AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS ASES DEL *CORSAIR* DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES
DEL *CORSAIR* DURANTE
LA II GUERRA MUNDIAL


47
47
44
44

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 10

LOS ASES DEL *CORSAIR* DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Corsair Aces of World War 2*
Texto de: Mark Styling y Tony Holmes
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: John Weal y Mark Styling
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Mark Styling

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-229-1
D.L.: M 35480- 1999

Ilustración de portada:
El 2nd Lt Kenneth Ambrose Walsh, que pilota el F4U*Nº 13*, Bu Nº 02310, derriba a su cuarta víctima y se dirige hacia la siguiente, 24 km al este de las Islas Russell, el 13 de mayo de 1943. Aquel día derribó tres Zero y dañó un cuarto, convirtiéndose de esta forma en el primer piloto del Corsair en conseguir la condición de as. Completó tres periodos de servicio en combate en las Islas Salomón, reclamando un total de 20 victorias confirmadas; posteriormente, en 1945, prestando sus servicios en el VMF-222 en Okinawa, derribó otro Zero. Walsh fue el primer as del Corsair al que se le concedió la máxima condecoración de su país al valor, la Medalla de Honor del Congreso.

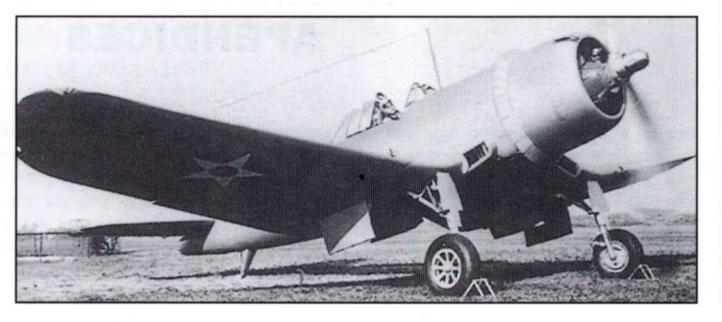
ÍNDICE

SU DEBUT EN GUADALCANAL

Los estadounidenses comenzaron su ataque contra el perímetro suroeste del Pacífico a comienzos de 1942. El plan del Almirante King consistía en avanzar paso a paso desde Efate, en las Nuevas Hébridas, hasta Espíritu Santo, más arriba en la cadena de islas. Desde las bases recién construidas, la ofensiva podría continuar hacia las Islas Salomón y las Islas Bismarck. El 4 de abril este teatro de operaciones se dividió en dos mandos: el General Douglas MacArthur asumió el del Pacífico Suroeste, mientras que el Almirante Chester Nimitz asumió el mando del Pacífico Central. La estrategia global de EE UU consistía en que las fuerzas de Nimitz avanzaran hacia arriba a través del Pacífico de isla en isla, comenzando en las Islas Gilbert en noviembre de 1942, y después hacia las Islas Marshall, las Marianas, Iwo Jima y Okinawa. Al mismo tiempo, MacArthur avanzaría hacia el norte a través de las Islas Salomón, Nueva Guinea y las Islas Filipinas.

La clave de la victoria en la campaña de las Islas Salomón fue la rápida captura y adecuación por parte de la Infantería de Marina de un campo de aviación japonés semioperativo en Guadalcanal, poco después de la invasión, el 7 de agosto de 1942. Dispuesto para recibir a la aviación el día 12, unos cuantos días después ya se le conocía como el Campo de Henderson. La aviación que operaba desde Henderson y sus campos adyacentes, las *Pistas de los Cazas Uno y Dos*, iba a ser conocida como *la Fuerza Aérea de Cactus*; *Cactus* era el nombre estadounidense en clave para Guadalcanal. Las Islas Salomón iban a ser fuertemente defendidas por parte de los japoneses ya que su pérdida dejaba amenazado Rabaul, su principal bastión de defensa en el Pacífico Sur. Por lo tanto, las fuerzas aéreas de la Marina Imperial y del Ejército de Tierra emplearon, y en última instancia perdieron, el grueso de sus unidades mejor instruidas en la defensa de las Islas Salomón. Esta campaña se convirtió en una derrota de la que nunca se recuperarían.

Cuando el VMF-124, bajo el mando del Mayor William E. Gise, llegó a Guadalcanal el 12 de febrero de 1943 con los primeros *Corsair* Chance Vought F4U-1 de la Infantería de Marina, los combates más intensos de las Islas Salomón todavía estaban por decidirse. Al poseer un radio de acción doble que el del F4F, el *Corsair* permitió a la muy presionada Fuerza Aérea de Cactus atacar a los japoneses más allá de la cadena de las Islas Salomón. Desde entonces también pudo escoltar a los bombarderos pesados de la USAAF en sus ataques de gran alcance, así como realizar operaciones

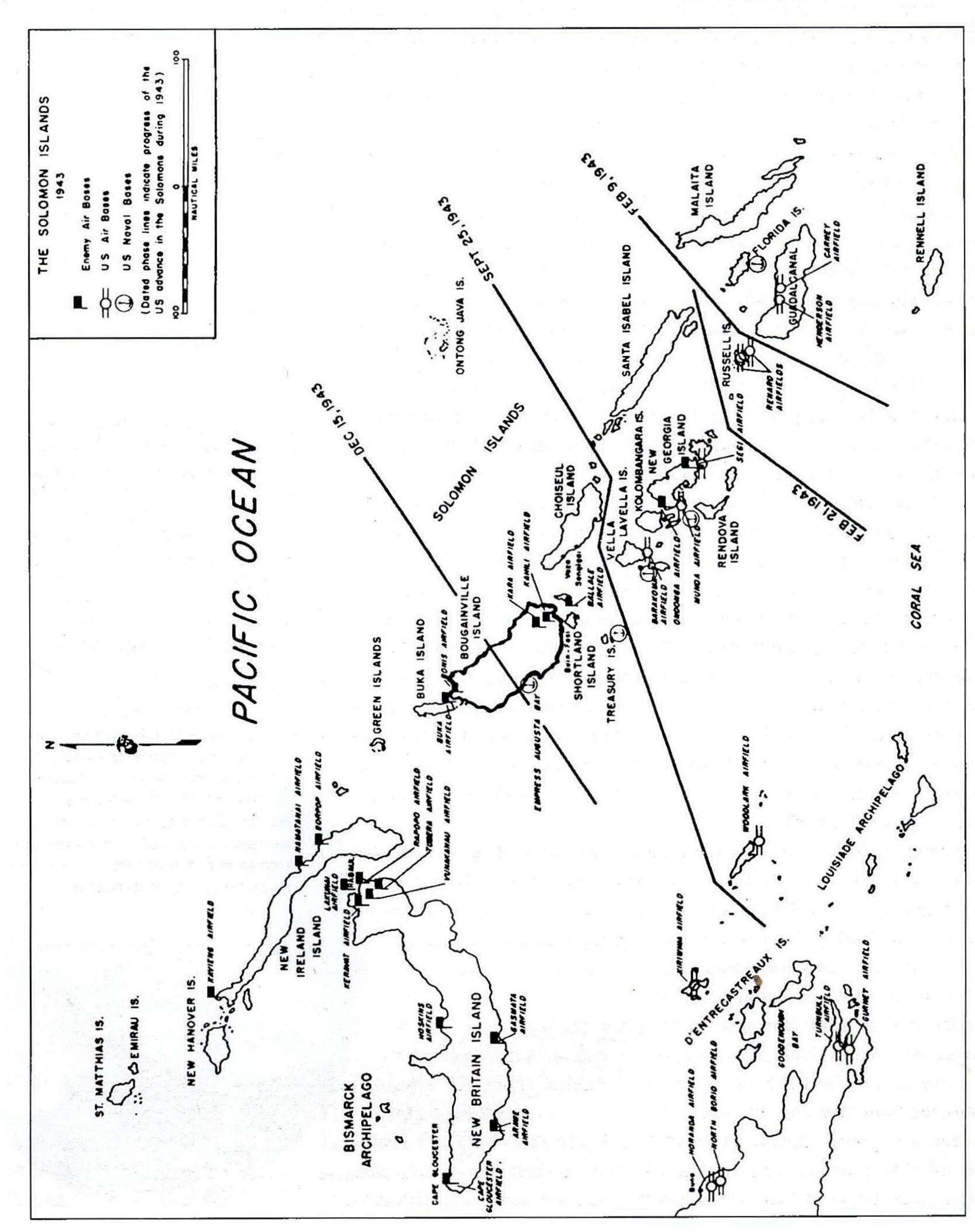


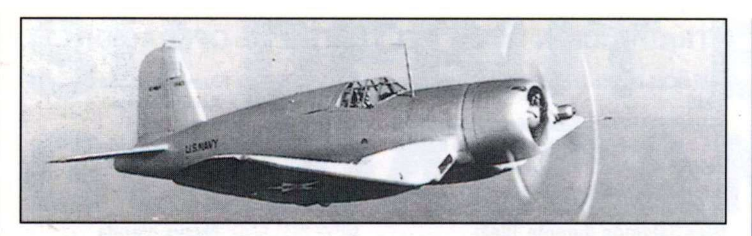
El primer prototipo del XF4U-1 salió al aire el 29 de mayo de 1940 y el pedido de fabricación se realizó el 30 de junio de 1940. Este diseño incorporaba la utilización del motor radial más grande y potente de la época, el Pratt and Whitney R-2800, que iba a hacer girar la hélice más grande jamás utilizada por un caza monoplaza. Para conseguir la necesaria distancia vertical con respecto al suelo para la hélice, Chance Vought incorporó un ala en forma de gaviota invertida que evitaba la utilización de un tren de aterrizaje principal excepcionalmente largo y tenía la ventaja añadida de reducir la fricción. Como el ala se une al fuselaje en ángulos muy rectos, no precisa el habitual carenado grande asociado al diseño estándar. ***(Phil Jarrett)***

Este detallado mapa del teatro de operaciones fue elaborado de forma oficial por la Marina de EE UU para sus propias publicaciones y muestra de forma clara la zona central de operaciones, dentro y alrededor de las Islas Salomón *(reproducido por cortesía de la oficina FPO (Oficina de Correos de la Flota) de la Marina de EE UU).*

TRADUCCIÓN MAPA DEL TEATRO DE OPERACIONES

THE SOLOMON ISLANDS: **Islas Salomón 1945**
ENEMY AIR BASES: **Bases aéreas del enemigo**
US AIR BASES: **Bases aéreas de EE UU**
US NAVAL BASES: **Bases navales de EE UU**
(Las líneas de fases con fechas indican el impulso del avance de EE UU en las Islas Salomón durante 1943)
NAUTICAL MILES: **Millas náuticas**
PACIFIC OCEAN: **Océano Pacífico**
ISLAND: **Isla**
NEW BRITAIN: **Nueva Bretaña**
ARCHIPELAGO: **Archipiélago**
CORAL SEA: **Mar del Coral**
AIRFIELD: **Campo de aviación**
IS.: **Isla**
CAPE: **Cabo**
NORTH: **Norte**
NEW IRELAND: **Nueva Irlanda**
DEC: **diciembre**
FEB: **febrero**
SEPT: **septiembre**





El XF4U-1 en un vuelo inicial de prueba. Hubo diferencias importantes entre el prototipo y el primer avión de la producción. Por ejemplo, el armamento de tres ametralladoras de 12,7 y una de 8,46 fue sustituido por seis Brownings de calibre 12,7, tres en cada ala. La pérdida resultante en la capacidad de combustible del ala precisó la incorporación de un depósito de combustible por delante de la cabina. Esto a su vez obligó a que se trasladara la cabina hacia atrás unos 90 cm, reduciendo de esta forma la visibilidad por delante; para contrarrestar este problema se subió el asiento 15 cm. Otras diferencias menores fueron la disposición de la cúpula y la falta de un gancho de cola. (*Phil Jarrett*)

de caza libre contra los campos de aviación del enemigo en la zona norte y central de las Islas Salomón.

Uno de los primeros pilotos del personal del VMF-124 enviado a las Islas Salomón fue el Lt Kenneth A. Walsh, un resuelto *marine* que pronto iba a convertirse en el primer aviador en conseguir la condición de as con el *Corsair*. A continuación, él mismo describe el debut en combate del VMF-124:

"La entrega de los F4U comenzó a finales de octubre de 1942. Hubo que realizar muchos ajustes antes de que los aviones estuvieran preparados para el combate, lo cual retrasó nuestra adecuada adaptación al modelo. Después de haber conseguido una dotación de 24 aparatos y 29 pilotos, nos desplegamos en el Pacífico con sólo 20 horas de media en el F4U. Realizamos un vuelo de instrucción de tiro, un vuelo de altitud, un vuelo nocturno y, a continuación, tuvimos que partir: nos necesitaban desesperadamente. Tendríamos que aprender por medio de la experiencia. Los *Wildcat* F4F estaban allí, en Guadalcanal, realizando un maravilloso trabajo de defensa, pero de ninguna forma podían asumir la ofensiva. Los *Zero* jugaban con los F4F como el gato con el ratón. Los Wildcat tampoco tenían ni radio de acción ni capacidad de combate para las misiones de escolta. En aquel momento sólo había dos aviones que pudieran realizar ese trabajo: el *Corsair* y el P-38 del Ejército de Tierra".

"Nos desplegamos durante la primera semana de enero de 1943. Nuestros 24 F4U-1 llegaron a bordo del pequeño porta-jeeps *Kitty Hawk*. Nosotros fuimos en un trayecto regular, encontrándonos con nuestros aviones en Espíritu Santo, en las Nuevas Hébridas. Entonces esperamos unos 12 días antes de trasladarnos a Guadalcanal, donde llegamos el 12 de febrero de 1943 preparados para el combate. Despegamos a primera hora de la mañana para cubrir los 880 km en dirección noroeste hasta las Islas Salomón, escoltados por los PB4Y, la versión de la Marina de los B-24. En el primer día salieron diecisiete F4U y el resto les siguió al día siguiente. Aterrizamos antes del mediodía e inmediatamente nos dimos cuenta de que habíamos sido asignados a una misión incluso antes de llegar. Una hora después despegamos de la pista de los *Cazas nº 2*. La misión consistía en una escolta *Dumbo*, protegiendo a un PBY Catalina. Dos pilotos de los F4F-4 habían sido derribados en la zona de Kolombangara, 320 km al norte de Guadalcanal. Después de ser rescatados por los vigilantes de la costa fueron trasladados a la Bahía de Sand Fly, Vella Lavella, de donde nosotros les íbamos a rescatar. Aquel día, doce de nuestros pilotos realizaron periodos de vuelo de nueve horas".

"Los dos pilotos derribados a los que recogimos eran el Lt Jefferson DeBlanc (8 derribos con el F4F) del VMF-112 y el Staff Sergeant (equivalente a sargento) James A. Feliton del VMF-121. Para el primero de ellos ése fue el final de una espeluznante salida que le valió la concesión de la Medalla de Honor del Congreso; DeBlanc había *hundido* cinco aviones

El 1st Lt Kenneth Ambrose Walsh se prepara para una misión de combate. Seleccionado para la Instrucción de Vuelo de la Marina en marzo de 1936, había pasado siete meses en vuelos en el frente antes de desplegarse en Guadalcanal con el VMF-124 a la edad de 26 años. Se convirtió en el primer as del *Corsair*, abriendo su registro con dos victorias el 1 de abril de 1943. (*Archivos Nacionales, Pete Mersky*)



que intentaban realizar bombardeos de vuelo en picado sobre Guadalcanal, antes de resultar derribado él mismo".

"En su camino de vuelta la tripulación del PBY de la Marina también procedió al rescate no previsto del piloto de un P-38 del Ejército que había realizado un amerizaje cerca de la costa sur de Nueva Georgia. Durante la misión estuvimos a sólo 80 km de una importante base de *Zero* y llegué a pensar qué habría ocurrido si ellos hubieran sabido que nos acercábamos; nuestros pilotos eran muy inexpertos y volábamos a baja altitud. Podríamos haber perdido la mayoría de ellos, si no todos, pero tuvimos suerte y regresamos."



La *Escuadrilla Nº 4* de Ken Walsh, fotografiada en Guadalcanal en febrero de 1943, al comienzo de sus respectivas carreras de combate. De izquierda a derecha: 1st Lt William Johnston, Jr., 2nd Lt Ken Walsh, 1st Lt Dean Raymond y el Master Sergeant (equivalente a brigada) Troy Shelton. Estos pilotos acumularon el derribo de 27 aviones japoneses durante la campaña de las Islas Salomón; Johnston y Raymond reclamaron dos, Shelton tres y Walsh veinte. El F4U-1 *Nº 20* muestra el aspecto que tenían los aviones del VMF-124 al comienzo del periodo de servicio. Pronto se volvieron a pintar los Corsair con números en blanco más visibles y más atrás en el fuselaje. (*Colección Walsh*)

"Yo pensaba que cuando fuéramos a las Islas Salomón tendríamos la oportunidad de familiarizarnos con la zona, determinando con exactitud dónde se encontraban Tulagi, Savo, el Cabo de Esperance y las Islas Russell (todos ellos, lugares que había oído nombrar). No fue así ya que nuestra siguiente misión tuvo lugar al día siguiente de nuestra salida *Dumbo*. Teníamos que ir desde Guadalcanal hasta Bougainville, 480 km hasta *The Slot*, escoltando a los B-24 que iban a atacar a los buques japoneses del Puerto de Buin. Yo mandaba la tercera unidad de cuatro aviones, y esta posición se convirtió en habitual al mando de la última escuadrilla. Cuando había cuatro escuadrillas el avión que yo pilotaba tenía el número *13*. Al no ser supersticioso, desde entonces solía pilotar el *Nº 13*. Durante aquella segunda misión tuvimos suerte otra vez ya que sólo apareció un *Zero* que simplemente nos observó".

"Mi primera misión propiamente de combate tuvo lugar el 14 de febrero ya que en aquella ocasión los japoneses sabían que íbamos hacia allí. Nuevamente escoltábamos a los B-24, pero esta vez iban a atacar el aeródromo de Kahili. Los vigilantes de costa japoneses informaron sobre nosotros mucho antes de que llegáramos y los *Zero* nos estaban esperando cuando aparecimos. Aquel día perdimos a nuestros dos primeros pilotos, junto con dos B-24, cuatro P-38 y dos P-40. En compensación conseguimos tres *Zero*, uno de ellos como consecuencia de una colisión frontal con uno de nuestros F4U. Ésta, nuestra primera aparición en combate, fue conocida como la *Masacre del Día de San Valentín*. Se estaba programando otra misión parecida para el día siguiente, pero se suspendió antes del despegue".

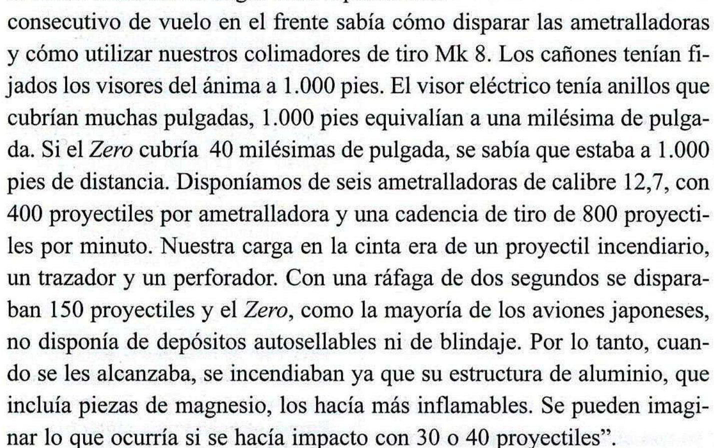
"Al ser la primera unidad que pilotaba los *Corsair* no sabíamos con exactitud cómo utilizarlos, por lo que tuvimos que establecer una doctrina. Sabíamos que habría muchos otros escuadrones de *Corsair* que nos seguirían, por lo que querrían saber lo que habíamos hecho y cómo lo habíamos hecho. De esta forma, ellos serían capaces de aumentar nuestra experiencia y desarrollar sus propios sistemas tácticos. Yo le había preguntado a un piloto de los *Wildcat* con mucha experiencia, que se había ganado una gran reputación durante los primeros días de Guadalcanal, cómo entrar en combate con los *Zero*. Todo lo que me dijo fue: 'Tienes que ir detrás de ellos'. Bien, sabíamos que habría que hacer más cosas aparte de ésa".

"Aprendí rápidamente que la altitud era primordial. El que consiguiera la altitud impondría los términos de la batalla, y no había nada que pudieran hacer los pilotos de los *Zero* para cambiar las cosas, los cogíamos. El F4U

podía superar en funcionamiento al *Zero* en todos los aspectos excepto en la maniobrabilidad a poca velocidad y en el ritmo de ascensión a poca velocidad. Por lo tanto, había que evitar ir despacio cuando se combatía contra los *Zero*. Nos llevó tiempo, pero finalmente desarrollamos la táctica y la aplicamos de forma eficaz. Cuando nos familiarizamos con la zona y conocimos nuestra capacidad hubo ocasiones en las que los *Zero* fueron poco más que víctimas. Llegué a conocer el *Zero* y aprendí cómo atacarlo. Al llegar a mi séptimo mes consecutivo de vuelo en el frente sabía cómo disparar las ametralladoras y cómo utilizar nuestros colimadores de tiro Mk 8. Los cañones tenían fijados los visores del ánima a 1.000 pies. El visor eléctrico tenía anillos que cubrían muchas pulgadas, 1.000 pies equivalían a una milésima de pulgada. Si el *Zero* cubría 40 milésimas de pulgada, se sabía que estaba a 1.000 pies de distancia. Disponíamos de seis ametralladoras de calibre 12,7, con 400 proyectiles por ametralladora y una cadencia de tiro de 800 proyectiles por minuto. Nuestra carga en la cinta era de un proyectil incendiario, un trazador y un perforador. Con una ráfaga de dos segundos se disparaban 150 proyectiles y el *Zero*, como la mayoría de los aviones japoneses, no disponía de depósitos autosellables ni de blindaje. Por lo tanto, cuando se les alcanzaba, se incendiaban ya que su estructura de aluminio, que incluía piezas de magnesio, los hacía más inflamables. Se pueden imaginar lo que ocurría si se hacía impacto con 30 o 40 proyectiles".



Ken Walsh aparece en uno de sus *Nº 13,* el 1 de septiembre de 1943. El F4U-1 BuNº 02189 era su avión favorito, pero un piloto del VMF-213 lo dejó inutilizado antes de su segundo periodo de servicio. Si su propio avión no estaba apto para el servicio, solía utilizar cualquier otro que estuviera disponible. Aunque este F4U en concreto tiene pintada la palabra *Captain* en la puerta del tren de aterrizaje por la derecha, Walsh era todavía 1st Lieutenant en aquella época. Ascendió a Captain el mismo día en que recibió la Medalla de Honor, el 8 de febrero de 1944. Este avión está adornado también con cañoneras falsas, una práctica desarrollada por los armeros del VMF-124 en un intento de convencer al enemigo de que los aviones tenían más armamento del que en realidad llevaban. Se pintaron de forma similar algunos aviones del VMF-213, ya que esta unidad utilizó durante algún tiempo el personal de tierra del VMF-124. (*USMC*)



"Sin embargo, hubo ocasiones en las que me enfrenté a algún *Zero* a poca velocidad, uno contra uno. En estos casos me consideraba afortunado con sobrevivir al combate. De mis 21 victorias, 17 fueron contra *Zero* y perdí cinco aviones como resultado de estos combates. Fui derribado en tres ocasiones y estrellé uno al caer en la línea de regreso a la base, cargándome otro F4U. Fui alcanzado al menos una docena de veces, pero por lo general se pudieron reparar los aviones. Las ocasiones en las que realmente me encontré en problemas llegaron por culpa de *Zero* a los que no había visto, y viceversa. Estoy seguro de que en la mayoría de los derribos que conseguí ellos no me vieron a mí. Por lo tanto, cuando llegaron las siguientes unidades nuevas después de nosotros, les contamos lo que habíamos aprendido. Todo era un riesgo calculado pero yo tenía muchas más cosas que decirles que simplemente `tienes que ir detrás de ellos".

"En julio-agosto de 1943 disponíamos de ocho escuadrones equipados con *Corsair* en las Islas Salomón. Nuestro primer periodo de servicio en combate duró unos siete meses, nuestra primera misión fue el 12 de febrero y la última el 7 de septiembre. Durante ese periodo derribamos 68 aviones enemigos, pero perdimos unos 30 F4U debido a causas operativas o por los combates. De los 11 pilotos perdidos, tres cayeron en combate y cuatro durante las operaciones. Uno de los pilotos muertos fue nuestro CO, Maj Gise, que desapareció en un combate aéreo el 14 de mayo de 1943".

"La fecha de mi primer derribo fue el 1 de abril de 1943. Estábamos de patrulla, volando desde las Islas Russell, que se encontraban 80 kilómetros al norte del Campo de Paterson, hasta otra pequeña isla llamada Baroku, que era un buen punto de situación para la navegación, desde el cual podí-

amos mantener nuestra zona de patrulla aérea de combate asignada. Después de unas dos horas sin incidentes, dando vueltas y vueltas fuimos relevados por seis P-38, y cuando viraba para dirigirme hacia Guadalcanal con mis siete *Corsair*, los *Lightnings* ascendieron hasta colocarse por encima de nosotros. En un minuto fueron atacados por varios *Zero*. No hubo ningún tipo de advertencia, nunca los vimos en el radar y los vigilantes de la costa no informaron sobre ellos. Probablemente volaron muy al sur por la capa de nubes de las Islas Salomón y llegaron en un ataque sorpresa. Oí las comunicaciones por radio y me di cuenta del problema inmediatamente. Al mirar por detrás a la izquierda me sorprendió ver que los P-38 habían formado un círculo defensivo Lufbery. Alerté a mi escuadrilla y les dije que se prepararan para el combate, lo que implicaba comprobar que las ametralladoras estuvieran armadas y conectar el depósito principal de combustible hasta que se agotara. Posteriormente pasaríamos a la reserva, que nos aportaría combustible suficiente para regresar a Guadalcanal".



Los armeros recargan un F4U-1 con munición de calibre 12,7 tras una incursión contra el campo de aviación japonés en Punta Munda, Guadalcanal, en junio de 1943. Este avión estaba equipado con seis ametralladoras Colt-Browning M2, con 400 proyectiles para cada una de las cuatro ametralladoras interiores y 375 para las dos ametralladoras exteriores, completando un total de 2.350 proyectiles. (*USMC*)

"Los *Zero* y los P-38 se encontraban en un feroz combate en el momento en que llegamos y, por lo tanto, no vieron nuestra aproximación. Procedimos a ascender hasta la batalla y, de repente, un *Zero* se lanzó en picado justo por delante de mí. Durante una fracción de segundo no pude evitar maravillarme ante la belleza de la configuración del avión: estaba limpio y pulido, un pájaro con un aspecto verdaderamente bello. Pero estábamos allí para derribarle así que me alineé en busca de un disparo con desviación total. Intenté conseguir una distancia suficiente y entrar de lleno en el alcance de tiro, pero no fue suficiente. Mi punto, el Lt Raymond, que se encontraba de lleno en el viraje, disparó al mismo tiempo que yo ya que se encontraba en la distancia y, consiguientemente, encuadró al *Zero* con una ráfaga de las ametralladoras de calibre 12,7; cayó ardiendo. Raymond seguía junto a mí cuando llegué a un segundo *Zero* que estaba por encima de nosotros a las 12 en punto. No me vio, así que le alcancé; también cayó ardiendo".

Durante aquel periodo el 1st Lt Howard Finn también se convirtió en as con el VMF-124:

"El primer avión que derribé fue un bombardero *Betty* el 10 de junio de 1943. Fue de casualidad ya que estaba en el lugar adecuado en el momento justo. Uno de nuestros buques de transporte de tropas había sido torpedeado por la noche y sólo podía avanzar a dos o tres nudos. Los vigilantes de la costa nos informaron que habían visto tres bombarderos sobre el océano en la parte de Choiseul, por lo que se nos ordenó salir a 160 kilómetros, dar vueltas y esperar. Estábamos finalizando la primera vuelta cuando vi tres pequeños puntos en la distancia. Moví suavemente las alas para llamar la atención del Capt Earl Crowe (7 derribos), les señalé y él también los vio. Yo me encargué de uno y los otros miembros de la escuadrilla de los otros dos. Fue una salida satisfactoria ya que habíamos impedido que el enemigo atacara al buque, que fue rápidamente remolcado hasta el puerto de Tulagi para descargar su preciado cargamento".

La *Escuadrilla D* del VMF-124 (*Escuadrilla Nº 5*) estaba compuesta por el 1st Lt Howard J. Finn (6 derribos), de pie a la izquierda, el 1st Lt Mervin L. Taylor (1,5 victorias), el jefe de la escuadrilla Capt William E. Crowe (7 derribos) y el 1st Lt Tom R. Mutz, que reclamó tres victorias. Finn participó en la misión del 14 de febrero cuando esta unidad entró por vez primera en combate. Persiguió a un solitario Zero, siendo asaltado inmediatamente por más cazas enemigos. Buscando protección se colocó debajo de uno de los B-24 a los que se suponía que protegía; "¡Qué gran héroe!", dijo recientemente cuando se le entrevistó para este volumen. (*Colección Finn*)



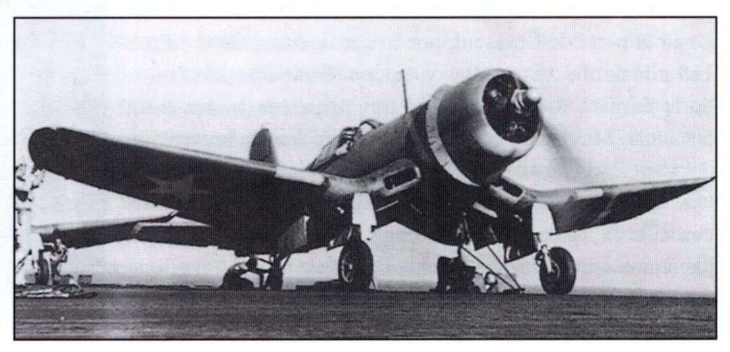
LLEGAN MÁS F4U

Las unidades de caza de la Infantería de Marina se transformaron al F4U según fue habiendo aviones disponibles. Llegaron nuevos escuadrones desde EE UU, mientras que las veteranas unidades de F4F se hicieron cargo de sus aviones en el mismo teatro de operaciones. Detrás del VMF-124 llegaron el 213, el 121, el 112, el 221, el 122 y el 214. Por último, con la transformación del VMF-123 a comienzos de julio, todas las unidades con base en las Islas Salomón estaban equipadas ya con el *Corsair*. Durante los innumerables combates aéreos todas estas unidades acumularon registros contra los japoneses, produciendo muchos ases durante este proceso. El VMF-123, bajo el mando del Maj Britt, había llegado a Espíritu Santo el 2 de marzo equipado con los *Wildcat*. Sin embargo, pronto se iban a reequipar con los F4U antes de entrar en combate. El Capt James N. Cupp se iba a convertir en el tercer as de la unidad con mejores resultados, con 12,5 derribos durante sus tres periodos de servicio en las Islas Salomón. A continuación, él mismo describe algunas de sus experiencias:

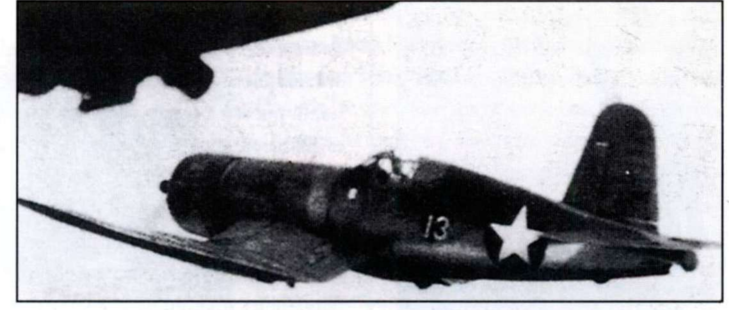
"Tener la oportunidad de pilotar el nuevo avión de Chance Vought era una cosa, y hacerlo físicamente era otra diferente. Sólo había un escuadrón de *Corsair* en Guadalcanal y no había piezas de repuesto en absoluto en ningún sitio más cerca que Estados Unidos. Por lo tanto, los tres aviones que recibimos para probarlos se quedaron rápidamente en tierra ya que todos necesitaban imprescindiblemente piezas de repuesto. Habíamos llegado al Sur armados hasta los dientes con piezas de repuesto para nuestros Grumman F4F, pero incluso antes de que hubiéramos tenido tiempo de descargarlas ya no nos servían para nada: el *Corsair* usaba incluso un cartucho de arranque diferente. El Lt Hartstock y el Lt Kuhn del VMF-124 vinieron desde Guadalcanal para darnos toda la información que tenían sobre cómo pilotar el *Corsair* en combate y con su ánimo, añadido a los manuales que estudiábamos con el aceite ardiendo a medianoche, pronto nos creímos capaces de sentarnos a los mandos de la bestia".

"Después de que todos fuéramos examinados con éxito el CO de nuestra base envió al escuadrón a Nueva Caledonia para recoger un envío de nuevos *Corsair*. Los encontramos a bordo del pequeño portaaviones que los había traído desde EE UU, pero ninguno de ellos había sido preparado para volar después del viaje. Cuando finalmente llevamos los aviones hasta el Campo de Tontouta, en Nueva Caledonia, fue cuando realmente empezaron los problemas. Tuvimos

Un F4U-1 del VMF-213 sale en catapulta desde el USS *Copahee* el 29 de marzo de 1943. El Capt James Cupp narra su original experiencia en la siguiente cita: "Cuando llegamos a Nueva Caledonia nos encontramos con nuestros *Corsair* a bordo del pequeño portaaviones que los había traído desde EE UU; no se había preparado ninguno para el vuelo después del viaje. Es más, teníamos que despegar en catapulta, siendo éste un proceso bastante experimental ya que no teníamos información sobre el funcionamiento del avión en esas condiciones. No tenían cabezales (como la mayoría de los aviones de la Marina), así que el primer día lo empleamos en conseguir que el carpintero del buque nos fabricara un cabezal de madera para cada avión. Todos excepto uno despegamos; un único *Corsair* sufrió un fallo en el motor y se hundió por delante del buque". (*Archivos Nacionales*).



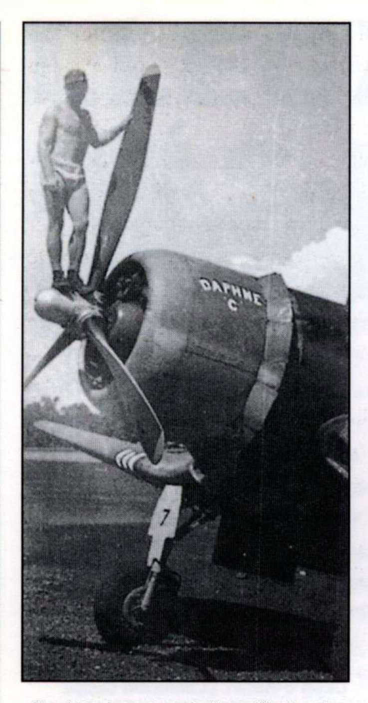
dificultades por el hecho de que ninguno de los mecánicos conociera el nuevo avión. Después de una semana los dejamos y salimos hacia casa con sólo seis de los 28 aviones que habíamos llevado desde el portaaviones. Dos horas después de salir del avión de transporte en Espíritu, estábamos otra vez de vuelta en él con destino a Guadalcanal para relevar al VMF-124. Tuvimos que dejar atrás nuestros seis nuevos aviones y también a nuestros hombres que realmente sintieron el vernos marchar sin ellos. Tenían tantas ganas como nosotros de entrar en combate".



Esta rara fotografía aérea de un F4U-1 en una misión de combate, en abril o mayo de 1943, fue tomada por el ametrallador de un B-24 de la Fuerza Aérea del Ejército de EE UU, Bob Lundy, del Escuadrón de Bombardeo 424, Grupo de Bombardeo 307. Este avión tiene un *Nº 13* blanco y dos distintivos de derribos, junto con un nombre de tres letras en el capot. Aunque no se sabe con seguridad, podría tratarse de una fotografía de un avión pilotado por Cupp o Walsh. (*Colección Cupp*).

"Aterrizamos en Guadalcanal el 1 de abril e íbamos a operar desde la *Pista de Cazas Nº 1* que estaba a un lado del Campo de Henderson. Cuando relevamos al VMF-124 nos hicimos cargo de sus aviones y, aunque ya eran viejos, sus hombres estaban bien familiarizados con ellos y podían mantenerlos en una condición fiable para nosotros. Disponíamos para su utilización de 14 de aquellos veteranos F4U-1 y si podíamos despegar con ocho de ellos al mismo tiempo éramos muy afortunados".

"Nuestra primera tarea fue aprendernos de memoria la geografía de las Islas Salomón, un proceso que incluía la familiarización con cada isla del grupo de forma individual. Esto era necesario para evitar las concentraciones japonesas en el caso de los aterrizajes forzosos y para saber por dónde ir para evitar las posibles patrullas una vez que estuviéramos sobre el terreno. En aquel periodo, los japoneses controlaban todas las islas al norte y al este. Sin embargo, había sólo unas cuantas unidades en cada isla y, por lo general, se encontraban atrincheradas a lo largo de la costa. *The Slot* es la franja de aguas abiertas que se extiende entre las islas del grupo de las Salomón desde Guadalcanal hasta Bougainville. Tiene una longitud aproximada de 560 kilómetros y una anchura de unos 112 kilómetros. A lo largo del borde sur de *The Slot* se encuentra Guadalcanal, con el Campo de Henderson, junto con sus pistas adjuntas de protección para los cazas. A continuación se encontraban las Islas Russell, un pequeño grupo a 112 kilómetros de Henderson, donde se construyeron pistas adicionales; después, el grupo de Nueva Georgia (el emplazamiento de la pista aérea de Munda) en el que se encontraba la Isla de Rendova. Kolombangara, con el Campo de Bombarderos de Vella, era el siguiente en la línea, seguido de Vella Lavella, las Shortlands y, a continuación, Bougainville. En la parte norte de *The Slot* se encuentra el Puerto de Tulagi, en el grupo de las Florida; San Cristóbal, con la Bahía de Rakata y Choiseul (que llega casi hasta Bougainville) y que sólo dispone de tropas terrestres. El punto de interés de Bougainville era la pista aérea principal japonesa de Kahili, mientras que la bahía que queda justo junto a la pista era el punto de carga para el tráfico marítimo que se dirigía hacia *The Slot*. Balale era una pequeña isla en esa bahía que disponía de una pequeña y concurrida pista para cazas".



Jim Cupp, con su traje estándar de las Islas Salomón, de pie en el cubo de la hélice del F4U-1 *Nº 7 DAPHNE C*; llamó así al avión por su esposa Daphne Cupp. Se pueden ver los restos de un *Nº 13*, en esta ocasión situados en el centro de la zona delantera del capot. Este avión llevó posteriormente cuatro distintivos de derribos tras sus victorias del 17 de julio, aunque éstas fueron logradas con el F4U-1 BuNº 02580 (*Colección Cupp*)

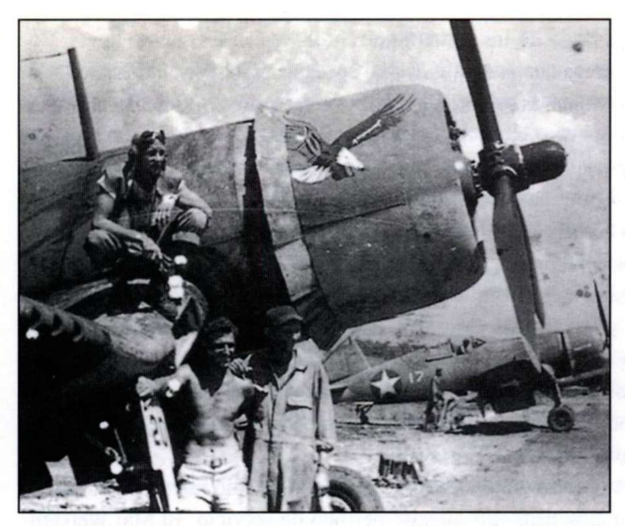
"El avión que me asignaron era un aparato que se manejaba bien. Con la atención constante por parte de mis mecánicos estaba preparado para casi cualquier misión que se le asignara. Sólo tenía una desventaja, nunca se había puesto a punto el motor y, por aquel entonces, llevaba 300 horas en él. Normalmente, un avión de la Infantería de Marina se lleva a los *limpiadores* cada 60 horas, pero éste había estado en servicio continuo desde su entrada en combate. Por eso era por lo que a velocidades lentas sostenidas el carburador invariablemente se inundaba y paraba el motor. Cada mañana, durante aquel periodo en concreto, se nos asignaban misiones a Munda, escoltando a los lentos bombarderos de vuelo en picado Dauntless. Nunca nos encontramos con ningún tipo de oposición aérea durante estas excursiones, pero lo que me angustiaba era ese avión mío tan temperamental. La velocidad de los bombarderos era de 120 nudos y nosotros teníamos que cerrar el mando de gases todo lo que podíamos para mantenernos con ellos. Mi carburador se inundaba casi a las dos horas y se tardaba dos horas en situarse justo por encima del campo de aviación del enemigo. Todas las mañanas, exactamente en el mismo punto durante dos semanas completas, mi motor se quedaba frío. Pasaban unos cuantos miles de pies y varios minutos antes de que pudiera vaciarlo, arrancarlo y calentarlo lo suficiente para volver a la base. Ted (mi punto) se quedaba conmigo todo el tiempo ya que sabía lo que estaba pasando. En cuanto a los otros, siempre ironizaban con que yo me cansaba de volar en formación y que quería una vista mejor de los daños que causaban las bombas".

"El 25 de abril, el Maj Peyton llevó su división hasta Munda para realizar unos cuantos ataques y agitar un poco las cosas en general. En su camino de regreso se encontró a unos 10.000 pies por encima con una fuerza considerable de cazas y bombarderos enemigos. Encabritó hacia un lado y comenzó a ascender hacia ellos. Desgraciadamente, ellos vieron a nuestros cuatro aviones antes de que hubieran alcanzado la altura suficiente y comenzaron a atacarles. La segunda sección se había quedado detrás en el intento de conseguir la altura y recibió el mayor castigo del primer asalto. El Lt Eckart cayó en primer lugar, y nunca se volvió a saber de él, mientras que el Lt Peck consiguió derribar a uno de los agresores antes de recibir una ráfaga en su motor que le obligó a volver a la base renqueando. El Maj Peyton y el Lt Vedder (6 derribos) siguieron serpenteando de forma defensiva, intentando ganar altura hasta que el segundo de ellos fue alcanzado y tuvo que aterrizar; regresó algunos días más tarde con una única herida de metralla en el muslo. El Maj Peyton llegó a casa con 82 agujeros en su F4U y con un rasguño en la muñeca. En compensación, acabaron con siete *Zero* y los bombarderos".

"El 11 de mayo dimos la bienvenida al VMF-124, que venía a relevarnos y, como celebración, tuvimos una fiesta aquella noche. De algún lugar, el oficial de cocina sacó algunos filetes para los pocos de nosotros que quedábamos a las 12 en punto. Después, todos los que nos quedamos nos pusimos enfermos, habíamos vivido tanto tiempo de *Spam* y galletas saladas, que simplemente, no podíamos tomar ya comida *de verdad*".

Después de seis semanas de R&R (Reparación y Restauración) en Sidney, Australia, el VMF-213 volvió a Guadalcanal para su segundo periodo de servicio. El Capt Gupp continúa:

"A nuestras tripulaciones de los aviones torpederos y de los bombarderos de vuelo en picado nunca se les había reconocido adecuadamente



El 1st Lt Foy R. *Poncho* Garison en el ala del F4U-1 *Nº 20*. Derribó dos *Zero* el 30 de junio de 1943. El 17 de julio, la división de Gregg Weissenberger despegó en la parte posterior de una incursión contra Kahili. "*Poncho* volaba en la posición Nº 4. Una formación de Zero se colocó detrás fuera de alcance, pero él no pudo resistir la tentación. Salió de la formación y les atacó. Antes de que nadie de la división se hubiera dado cuenta de que se había ido, estaba en invertido ardiendo". Así es como Jim Cupp describe la muerte de *Poncho*. (*Colección Cupp*)

el papel que desempeñaban. En cada acción iban directos hacia los blancos, dejando que el enemigo les atacara y les derribara con su fuego antiaéreo. Cuando se trataba de ataques aéreos, sus lentos y torpes aviones no tenían ni una sola posibilidad frente a los cazas enemigos. El 17 de julio escoltamos a un grupo de estos muchachos hasta Kahili para coger algunos aparatos de transporte de tropas con la intención de reforzar la menguada guarnición de Munda. Sólo éramos tres en mi división aquel día: Ted, el Sgt Hodde y yo mismo. Esto hizo que la protección mutua resultara más difícil que con la división completa de cuatro aviones".

"Un *Corsair* por debajo de nosotros tuvo enseguida problemas con un *Zero* por detrás. Nos lanzamos en picado y llegamos hasta él. Ted y yo abrimos fuego al mismo tiempo y se incendió. Cambiamos de dirección, alejándonos del avión que explotaba y nos separamos. Yo me fui hacia la zona de reunión, justo al sur de las Shortlands. Parecía que era el único caza en la zona cuando vi algunos TBF y SBD que eran atacados por los *Zero* y me volví hacia el combate. Al ver a un solitario *Corsair*, tres de los aviones enemigos decidieron dar cuenta de mí. Era un combate de perros sin piedad y yo era la carnada. Sin embargo, pronto descubrí que si uno se ponía en mi cola con alcance de tiro, yo podía balancearme rápidamente hacia la derecha y salir con una maniobra de *S partida*. Invariablemente, los *Zero* ascenderían y entrarían en pérdida en lugar de seguirme. Ocurrió una y otra vez, y si yo era lo suficientemente rápido en girarme, podía subir tras él mientras estaba en pérdida y lanzarle una ráfaga antes de que el siguiente individuo se colocara en mi cola. Al saber que mi F4U era más rápido, probablemente creían que yo me lanzaba en picado hacia mi base y pensaban que era inútil intentar cogerme. No lo entendieron en ningún momento y pronto hubo ocho japoneses jugando en círculo a mi alrededor. Pronto me di cuenta de que era mejor marcharme a casa que enfrentarme a ellos en solitario".

"El resto de los muchachos se habían ido hacía mucho, pero pronto me encontré con algunos bombarderos que habían sido alcanzados y que volvían renqueando a casa. Cuando llegué hasta ellos estaban jugando al gato y al ratón con dos *Zero* que les habían perseguido desde Kahili, saliendo y entrando por las nubes para intentar evitar a los asaltantes. Uno de los *Zero* acababa de finalizar una pasada por la parte trasera de un bombardero que había entrado en una pequeña nube. Salió directamente por encima de la nube para evitar chocar con el bombardero por dentro y me resultó muy sencillo cazarle cuando llegó a la parte superior del cúmulo; cayó por el otro lado envuelto en llamas. Su compañero se había *acurrucado* debajo de la nube para cazar al bombardero cuando saliera, y cuando vio a su amigo caer, giró y se fue de vuelta a Kahili. Me quedé con los bombarderos hasta que estuvieron en nuestro territorio y luego me fui a la base".

"Nuestra carga de trabajo era por entonces relativamente ligera. Sólo realizábamos dos patrullas al día, en lugar de las tres habituales. Como estábamos tan escasos de pilotos, otros escuadrones tomaban prestados nuestros aviones sobrantes, lo cual nos facilitaba el trabajo. La invasión de Munda era ya algo seguro. Los japoneses bajaban por *the Slot* cada vez con más regularidad. Perdimos dos aviones más antes de que finalizara nuestro periodo de servicio. Ocurrió cuando nos dirigíamos hacia un grupo de bombarderos japoneses de vuelo en picado. Llegamos a ellos tarde y tuvimos que ir por debajo de su formación para alcanzar a los que ya se habían salido de ella. Frustramos su ataque, pero nos quedamos al descubierto por detrás. Uno de los adversarios de Ted consiguió una ventaja completa de la situación y llenó su fuselaje de plomo. El 26 de julio, el *doctor buenavida* nos dejó a todos en tierra debido al cansancio".

Después de otro viaje a Sidney, la unidad recibió nuevo personal como preparación para su siguiente periodo de servicio. El Maj Weissenberger fue sustituido en esta coyuntura por un nuevo CO, el Maj J. R. Anderson. El Capt Cupp continúa su relato:

"Cuando operábamos desde Munda, nuestros aviones, con bonitos distintivos, entraban en un fondo común y eran asignados a escuadrones diferentes cada mañana. Sólo eso era suficiente para romper nuestros corazones, pero cuando el personal de tierra sin experiencia (que habían sido colocados en el servicio como mecánicos) nos preguntaban dónde meter el combustible y el aceite, casi nos daban ganas de devolver la paga e irnos a casa. Había algunos mecánicos auténticos en la pista, pero siempre habían trabajado en los Grumman, por lo que nuestros pequeños y brillantes aviones se quedaron apenas sin mantenimiento. Rápidamente se ensuciaron y eran poco fiables. Siempre funcionaban, pero siempre surgían pequeñas cosas que le molestaban a uno. Algunos se averiaban cuando se cambiaban los ventiladores. Otros funcionaban con dificultades y nos tenían en suspense en cuanto a si nos llevarían de vuelta o no".

"La Infantería de Marina se estaba preparando para otro objetivo en su campaña por fases hasta las Islas Salomón. Esta vez se trataba del propio Bougainville e iba a ser la aviación la que suavizara Kahili y Ballale de la misma forma que habíamos hecho con Munda. Para aumentar nuestra potencia aérea, el personal de tierra sin experiencia estaba construyendo otra pista de cazas en Vella Lavella (unos 64 kilómetros más allá en la cadena). La pista de los bombarderos japoneses de Kolombangara (a unos 16 kilómetros a través de la bahía desde Munda) ya no estaba en uso. Sin embargo, las baterías de la artillería antiaérea todavía nos disparaban si nos acercábamos demasiado. Había uno o dos hidroaviones arriba en una de las corrientes, cerca de aquella pista, pero nunca se les podía localizar de día. Por la noche, solían hostigar a las tropas por detrás de nosotros y, de vez en cuando, nos ayudaban a mantenernos despiertos lanzando una descarga de bombas sobre Munda. Simplemente se añadían a la molestia de los bombarderos regulares (*la lavadora Charlie*) que operaban durante toda la noche".

"A mi división no se le asignó ningún vuelo el día 19, por lo que nos ofrecimos voluntarios para la patrulla del amanecer del día siguiente. *Charlie* venía todas las noches puntualmente y, como des-

pegamos a las 05:00, pudimos ver su silueta a 10.000 pies por encima. Realizamos una rápida reagrupación y salimos tras él. Los muchachos llegaron bastante cerca de mí para poder ver mis alas en la oscuridad. Pegué mis ojos a la difusa mancha en la distancia, que era un *Betty* japonés. Sabíamos que teníamos una larga persecución por delante; se estaba alejando a toda velocidad y tendríamos una prolongada ascensión para subir hasta él. Llegamos casi a la montaña de Kolombangara antes de que resultara evidente que le estábamos alcanzando".

"El avión que había cogido pasó correctamente la revisión en tierra, pero según entramos sobre el agua el sistema de presión del combustible comenzó a fallar; la presión normal era de 15 libras por pulgada cuadrada, pero la aguja estaba en el ocho y seguía bajando. Comprobé el suministro de combustible y conecté la bomba eléctrica de combustible, pero en vano. Llamé a la división y les dije que tal vez tuviera que regresar. Les pregunté si eran capaces de localizar al bombardero. Se desplegaron un poco para dirigir su atención hacia el cielo que tenían delante de sí, pero no pudieron ver al avión enemigo. No podía desanimarles mientras todavía hubiera una posibilidad ya que, por entonces, ya nos encontrábamos a la misma altitud que *Charlie*, y a unos 1.000 pies por detrás. Nuestro objetivo era pasar por encima y por delante de él antes de comenzar nuestro ataque, pero como mi aguja todavía seguía bajando, balanceé las alas y me puse manos a la obra desde donde estábamos. Quería pasar la marca del nº 13 en mi registro".

"Me lancé en picado por debajo de él, pensando que podría realizar una pasada sobre su desprotegida panza y luego regresar a base. Los muchachos le cogerían cuando yo le pasara. Mi intención era atacar directamente y evitar el cañón de su cola, que sólo podía disparar hacia abajo con un ángulo de 45º. Todavía permanece en mi mente la impresión de cómo, cuando subía, se iba abriendo la bodega de bombas y una ametralladora comenzaba a disparar hacia abajo desde aquella posición nada ortodoxa. Me alcanzó tres veces antes de que pudiera pestañear. Parecía que los tres impactos se habían concentrado alrededor de la parte inferior de la cabina. Cuando miré hacia abajo había un pequeño chisporroteo de llamas que



El 1st Lt Wilbur J. Gus Thomas de pie junto a su F4U-1 *Nº 10, GUS'S GOPHER*. Se convirtió en el mejor as del VMF-213 con 18,5 derribos. Sus primeros cuatro derribos y uno probable los reclamó en una misión el 30 de junio de 1943. Thomas fue un piloto respetado y admirado que, desgraciadamente, murió en un accidente de vuelo el 28 de enero de 1947. (*Colección Cupp*)



El Maj Gregory J. Weissenberger se introduce en su F4U-1 *Corsair Nº 9*, BuNº 02288. Asumió el mando de su unidad después de la muerte del Maj Wade H. Britt, Jr., que murió cuando su avión se salió de la pista, chocó contra otros dos *Corsair* y explotó, durante un despegue a primera hora de la mañana. (*USMC*)

comenzaba a tomar forma. Toda la experiencia de los meses de combate parecía apoderarse de mí y antes de que pudiera pensar desconecté la radio, desabroché el cinturón de seguridad y las correas de los hombros y eché hacia atrás la parte superior del capot. Fue entonces cuando me levanté del asiento e intenté subir por la parte que creía de retorno. Mi avión avanzaba a través del aire a más de 300 nudos y el viento sobre mi cabina era como un muro de acero que me retenía dentro. No podía salir".

"El viento que azotaba la cabina había avivado la chispa hasta convertirla en la llama de un soplete que me barrió las piernas cuando me senté nuevamente en el asiento. Los brazos del mando de gases, que estaban junto a mi pierna izquierda, todavía se encontraban a tope, pero no podía mover aquella mano para echarlos hacia atrás. Pasé el brazo izquierdo por mi derecha y los enganché con él. Observé cómo las llamas se enredaban en mi brazo derecho y lo coloqué en el mando de gases, que cerré con un golpe. Intenté salir de nuevo, pero nuevamente tuve que volver atrás. Fue surgiendo una idea que eliminó a todas las demás: `Qué sencillo sería simplemente montarme en el aparato´. En aquel momento cesó el dolor en mis piernas y el desconcierto mental amainó. Una satisfacción y una tranquilidad completas me invadieron. Dada la vívida imagen que me ha dejado parece que aquella sensación duró varias horas, pero sé que ocurrió realmente en una fracción de segundo. Había estado luchando por la libertad con las piernas sujetas por las barras del timón y por eso la cola se venía hacia mí. Levanté las piernas para liberar los controles del timón y, a continuación, quedé libre y el avión se fue".

"Me acordé del paracaídas y me pregunté si todavía lo tenía puesto. Vi que lo tenía y tiré del cordón de apertura. No sentí que se abriera, pero noté que los tirantes ajustados en mi espalda se tensaban con algo sólido allí arriba. Casi inmediatamente vi cómo el avión se estrellaba abajo en el agua. El calcetín de mi pierna izquierda todavía ardía y comencé a sentirlo. Agachándome, lo apagué con mi mano sana. El resto de mi ropa no se había prendido, supongo que no hubo tiempo. Las piernas estaban cubiertas con una ceniza blanca que anteriormente había sido la piel pero, de momento, no me dolían mucho. La cara y el brazo derecho no habían sufrido tantas quemaduras, y los nervios de la superficie todavía respondían. No tenía nada de pelo y alrededor de los labios me colgaban trozos de piel. Me dolía una barbaridad".

Los compañeros de escuadrón del Capt Cupp consiguieron derribar a su ansiada víctima y él fue rescatado en torno a las 14:30. Con quemaduras graves, Cupp estuvo hospitalizado durante 18 meses, sufriendo 14 operaciones. Su registro final de combate fue de 12,5 derribos oficialmente reconocidos.

TOROKINA Y MUNDA

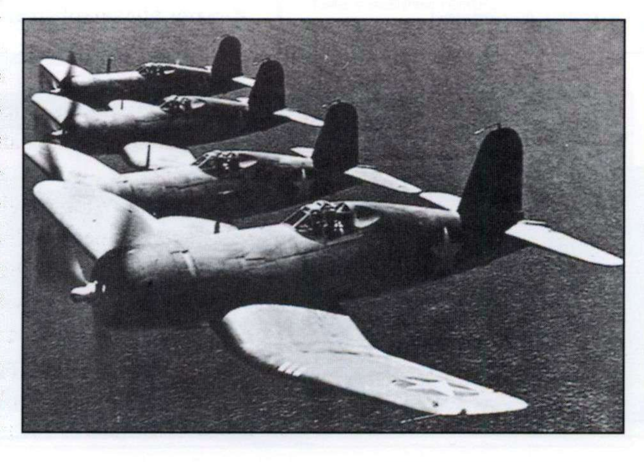
El VMF-215 llegó a Espíritu Santo en julio de 1943. Bajo el mando del Capt J. L. Neefus, comenzó su primer periodo de servicio en combate cuando atacó las bases japonesas del norte de las Islas Salomón. Se trasladó a Munda el 12 de agosto para finalizar su primer periodo de servicio y su segundo periodo en el frente comenzó en octubre bajo el mando del Lt Col H. H. Williamson. Con base en Vella Lavella desde el 28 de noviembre, pronto comenzó los ataques contra los campos de aviación fuertemente defendidos de Rabaul. El Maj Robert G. Owens (7 derribos) asumió el mando de la unidad el 6 de diciembre y, a partir de entonces, la dirigió durante todo el tercer periodo de servicio, gran parte del cual se desarrolló desde Torokina; la unidad ocupó la pista de la isla el 27 de enero de 1944. Este escuadrón fue una de las pocas unidades de Corsair de la Infantería de Marina que prácticamente mantuvo el mismo personal a lo largo de su prolongada carrera de combate; otros escuadrones solían ir de vuelta a EE UU y cuando volvían al combate normalmente estaban compuestos por pilotos nuevos, lo cual en realidad los convertía en unidades completamente diferentes. Durante la guerra, el VMF-215 acumuló el derribo de 135,5 aviones enemigos y produjo diez ases, uno de los cuales, el Lt Robert M. Hanson, recibió la Medalla de Honor del Congreso a título póstumo.

El Maj Bob Owens y su punto, el Capt Roger Conant, habían prestado sus servicios en este escuadrón justo desde el comienzo de su carrera de combate y ambos se convirtieron en ases. Owens reclamó siete, mientras que Conant acumuló seis. A continuación, describen algunas de las operaciones del VMF-215.

Conant: "Nuestros aviones originales de Santa Barbara tenían el primer capot en forma de pajarera. Tan pronto como dispusimos de suficientes F4U-1 los cargamos en un barco, un buque nodriza de hidroaviones, y pusimos rumbo a Hawai. Allí perdimos tres pilotos, ya que tenían tantas ganas de entrar en combate que se ofrecieron voluntarios para ir directamente al frente. Sin embargo, fueron al Pacífico Central y nunca entraron en combate".

Owens: "Lamentablemente, los aviones que pilotábamos en combate no eran aquellos que nos trajimos de EE UU. Cuando nos llegó la hora de bajar a las Islas Salomón, recibimos nuestras órdenes e hicimos las mochilas. Justo entonces, llegó otra unidad a Midway para relevarnos, el VMF-212. Embarcamos en el buque y ellos bajaron a tierra, intercambiando los aviones durante el proceso. A mí realmente no me gustaba la idea. Comparados con los de otras unidades, nosotros pensábamos que nuestros *Corsair* eran los que habían tenido el mejor mantenimiento. Ahora íba-

Los F4U-1 *Corsair* del VMF-215 vuelan en formación cerca de Hawai a comienzos de 1943. "Volábamos con nuestros aviones desde Punta Barbers, Hawai, hasta Midway. El Corsair era casi único en cuanto a que tenía depósitos en las puntas de las alas, situados dentro de éstas. Estos depósitos contenían 227 litros de combustible, que utilizábamos para los vuelos largos. Solíamos usar el combustible para después abrir los orificios de ventilación y despejar el aire con CO_2 de forma que no quedara una mezcla de combustible en ellos. Pensábamos que era una configuración mucho mejor que llevar depósitos auxiliares. Midway era un gran lugar y al estar aislado no había nadie que nos molestara. Mientras estuvimos en la isla dispusimos de tres meses de instrucción que, a la larga, nos salvaron la vida. No habíamos dispuesto de tiempo de vuelo en el *Corsair* hasta entonces", Capt Roger Conant. (*Colección Conant*)





El F4U-1 *Nº 76 Spirit of 76*, BuNº 02714 es extraído del barro en Munda, el 14 de agosto de 1943. Aunque se había informado que este avión era el aparato de Bob Owen, él sólo lo usó en combate una única vez, el 31 de julio de 1943. Su punto, Roger Conant, también pilotó este aparato el 1 y el 4 de agosto, e igualmente Ed Olander del VMF-214, el 13 de octubre de 1943. Sin embargo, ninguno de estos pilotos consiguió victorias con él. (*Archivos Nacionales*)

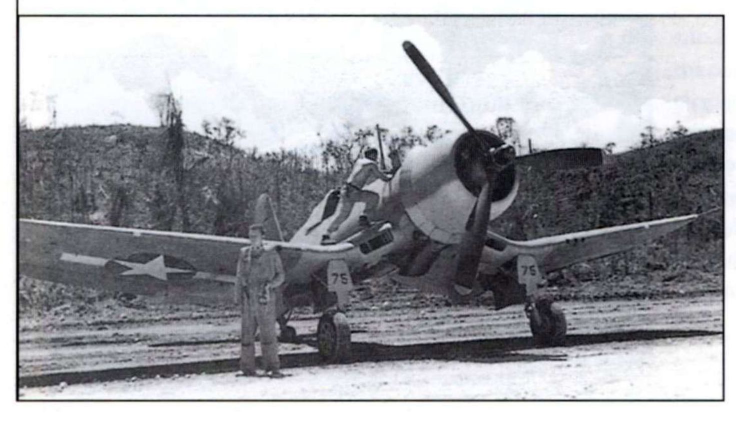
mos a entrar en combate y teníamos que renunciar a nuestros F4U-1 y coger los del VMF-212 como contrapartida. Ni siquiera sabíamos si el personal de tierra sabía cómo girar un broche correctamente".

"Cuando llegamos a Munda fue la primera vez (desde Guadalcanal) que había un grupo de escuadrones que utilizaban aparatos similares. Cada avión tenía un número en el lateral del 1 al 16. Cuando se me asignó la realización de una misión con el *Nº 5*, salí a la línea y me encontré con cinco Nº 5: cinco escuadrones, cada uno con un *Nº 5*. Por ello, pintamos de nuevo los aviones con números que no fueran como los de otras unidades, ya que la mayoría de las unidades solían utilizar los últimos tres dígitos del BuNº. Desde entonces, los ingenieros te decían 'Usted coge el *Nº 672* y usted coge el *Nº 345*'. Cada vez era diferente, y mi diario muestra que pocas veces piloté el mismo avión en dos ocasiones. También utilizábamos los F4U de otros escuadrones. Cuando el Maj Hugh Elwood (5,1 derribos) mandaba el VMF-212 llegamos a un acuerdo para compartir nuestros aviones. Decidimos que un día ellos usaran los nuestros y nosotros los tendríamos al día siguiente. Nosotros solíamos usar los aviones que estuvieran disponibles, colocando a nuestros pilotos en ellos. Sorteábamos los aviones porque siempre teníamos más pilotos que *Corsair*. Hubo una vez que pintamos nuestros aviones con distintivos personalizados. Varios pilotos de nuestra unidad realizaron sugerencias y, consiguientemente, los aviones se pintaron. Yo autoricé a pintar un avión con la inscripción *Spirit of '76*. Contrariamente a lo que se ha insinuado anteriormente, yo sólo piloté aquel avión en una ocasión. Al igual que otros pilotos, usaba cualquier aparato que se me asignara para las misiones encomendadas".

"El *Corsair* era un avión terrible para pilotarlo, especialmente si se había empezado en un aparato mucho más ligero. Tenía un par tan fuerte que cuando se calentaba el motor hasta 2.800 rpm intentaba escaparse solo. Había que mantener el timón aplicado a fondo para poder controlarlo. El F4U tenía una cabina muy amplia, tanto que los muchachos más pequeños no podían sujetar completamente el timón para sujetar el par. Algunos pilotos solían pilotar con un cojín; uno de mis pilotos, el Lt Hap Langstaff, solía utilizar dos allí dentro para poder pisar los pedales del timón hasta el fondo".

"Tuvimos la base en Munda, Nueva Georgia, durante tres o cuatro semanas y no recuerdo haber visto mi cama durante el día. Cuando volamos hasta allí y cuando nos fuimos, las fuerzas terrestres todavía estaban combatiendo. Durante aquel periodo, el Lt W. D. Demming fue derribado de una forma muy poco frecuente. Cuando llegaba en círculo para aterrizar fue alcanzado por un pro-

Sin embargo, parece que Bob Owens utilizó este aparato, el F4U-1 *Nº 75*, con bastante frecuencia. Aunque los pilotos del VMF-215 no tenían aviones asignados, Bob Owens pilotó otro F4U-1 (BuNº 17927), en 13 misiones consecutivas, durante una de las cuales consiguió dos victorias el 14 de febrero de 1944. También pilotó otro F4U-1 (BuNº 02656) en 12 misiones diferentes, durante las cuales obtuvo una victoria y una probable el 21 y el 12 de agosto, respectivamente. (*Archivos Nacionales*)



yectil de la artillería enemiga. Le apuntaron a él intencionadamente y luego me enteré de que pintaron una bandera estadounidense en un lado de la pieza. Consiguió saltar en paracaídas del avión pero se hirió en el brazo y fue evacuado a EE UU. Nunca volvimos a saber de él".

"El 15 de agosto de 1943 estábamos cubriendo el desembarco de la Infantería de Marina en Vella Lavella. Estábamos arriba en altitud cuando, de entre las nubes, aparecieron cuatro *Zero*. Nos lanzamos a por ellos y, a pesar de que había intentado inculcar a todo el mundo (incluido a mí mismo) `no disparéis hasta que lleguéis a ellos´, comencé a disparar aproximadamente a 400 metros de ellos. En el momento en que estuve cerca había gastado mi munición y no alcancé a nadie".

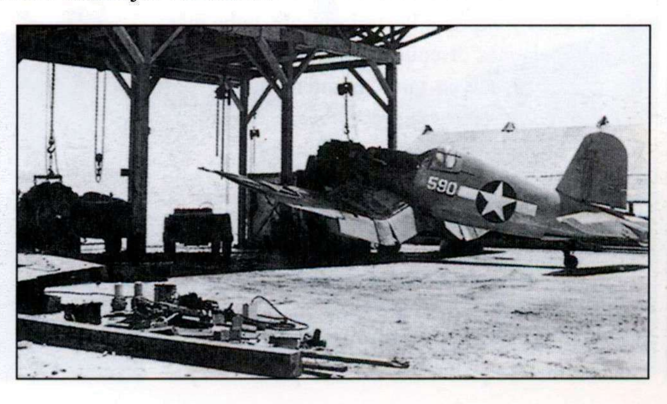
Conant: "Una de nuestras misiones más importantes era la escolta de los bombarderos. En una misión típica teníamos de unos 50 a 70 aviones distribuidos en tres niveles diferentes, cobertura baja, media y alta. La cobertura media volaba a veces muy cerca de los bombarderos, al mismo nivel o justo por debajo de ellos. Nuestras divisiones estaban compuestas por dos parejas que solían zigzaguear hacia delante y hacia atrás. Como resultado, siempre teníamos a alguien colocado hacia afuera preparado para un ataque. Si disponíamos de F4U de sobra después de que se hubieran asignado nuestros aviones a las misiones, también solíamos enviar una división adicional que denominábamos *la cobertura itinerante*. Estos pilotos podían ir a cualquier sitio que decidieran y podían atacar al enemigo por delante de nuestra formación".

"Al principio (cuando sólo tenía unas 250 horas de vuelo) la única cosa que sabía hacer era volar como punto. Así que yo volaba como punto de Bob y a sólo diez pies de distancia. Él estaba allí fuera disparando a los aviones, y la única cosa que veía en todo el día era a él. Decidimos que yo no le hacía ningún bien a ninguno de los dos quedándome a su lado así que nos distanciamos un poco, cuando él viraba yo solía acortar por dentro, etc. Realizamos una misión hasta Kahili escoltando a los B-24, zigzagueando hacia delante y hacia atrás. Después de alcanzar el objetivo ellos se metieron entre las nubes. Una vez que se entra en las nubes ya no se dispone de cobertura. Éramos libres para irnos. Bob se arrancó para disparar a los *Zero*, conmigo siguiéndole detrás. La cuestión era que él disparaba y que otros le perseguían. Así que cuando ellos se colocaban detrás de él, yo estaba justo detrás de ellos. Alcancé a dos de los que le seguían aquella vez, uno de los cuales era un *Tony* (Kawasaki Ki 61)".

Owens: "Una vez, seguimos a un B-24, que había sido alcanzado sobre Rabaul, hacia abajo cerca del agua. Había dos *Zero* allí abajo. Volaban de la forma habitual y podían realizar un viraje cerrado. También había un *Corsair* pegado al B-24. Bajamos desde nuestra altitud a muy buena velocidad. Me coloqué detrás de uno de ellos y le seguí. Él simplemente se puso a ascender y se mantuvo así. Yo me mantuve siguiéndole y disparándole, pero no llegué a alcanzarle en ningún momento. Cuando llegó al máximo de su ascensión los dos nos quedamos sin nada. En aquel momento estaba sin velocidad y lo único que me preocupaba era seguir vivo. Creo que él entró en pérdida

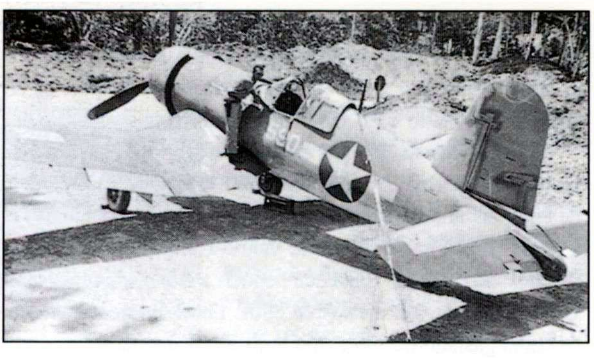


Conant reclamó seis derribos con el VMF-215, volando como punto de Bob Owens, antes de pasar a mandar su propia sección. El 30 de agosto de 1943 se encontraba en alerta terrestre en Munda con su F4U cuando apareció Ken Walsh y se lo *robó*. El F4U-1 de Walsh (BuN° 02585) tenía un problema en el sobrealimentador, así que aterrizó en Munda y el Capt Neefus, CO del VMF-215, le dio permiso para que cogiera un F4U preparado como sustituto. (*Colección Conant*)



Conant derribó un Zero el 14 de enero de 1944, pilotando el F4U-1 *N° 590*, BuN° 17590, durante una misión hasta Rabaul escoltando a los SBD y TBF. Conant comenzó la misión en Barakoma y luego voló hasta Torokina para repostar antes de dirigirse a Rabaul. Este F4U fue fotografiado el 10 de diciembre de 1943 mientras recibía el mantenimiento en Vella Lavella. (*Jim Sullivan*)

y volvió hacia abajo. Según pasó a mi lado a sólo 50 pies de distancia pude ver sus ametralladoras destellear. Allí estaba yo fuera de todo y lo único que intentaba era que el F4U volviera a volar. No le alcancé en ningún momento así que no era en absoluto el mejor tirador del mundo".



Otra toma del F4U-1 *Nº 590*, esta vez en Munda. Parece que lleva un diseño de tres tonos realizado en campaña, junto con las barras blancas de la insignia nacional también pintadas en campaña. A este aparato le falta la zona acristalada curva justo detrás de la cúpula, que era estándar en la mayoría de los primeros aviones equipados con la cúpula en forma de *pajarera*. También está adaptado con un mástil de antena más corto detrás de la cabina, en lugar del modelo más alto montado delante y que se relacionaba con los primeros aviones de la producción. (*Jim Sullivan*)

Conant: "En aquel momento Bob decidió que era hora de salir de las nubes. Ambos nos pusimos a ascender y Bob salió. Yo subía colgado de la hélice, simplemente para hacerlo salir y allí arriba, a la izquierda, había un *Zero*. Disparaba como un loco. `¡Mierda, no lo voy a conseguir con este individuo disparándome!´. Simplemente lo empujé hacia delante y me marché también. El combate aéreo no es una materia muy disciplinada".

Owens: "Finalizamos una misión con el reconocimiento de medio avión derribado. Creo que participó el VF-17. Escoltábamos una escuadrilla de B-25 en una misión desde Nueva Guinea hasta Rabaul. Comenzó con un mal arranque ya que no se nos había advertido que iban a llegar los bombarderos. Gracias a la inteligencia teníamos lo que denominábamos *hablantes indios*. Como todo el mundo descifraba la clave de todo el mundo, nos mandaron a aquellos muchachos de alguna tribu, procedentes de EE UU. Solíamos tener indios en cada una de las islas. Acostumbraban a radiar la información de ambos bandos en su lengua india. Prácticamente no se podía descifrar ya que no había ni rima ni fundamento en lo que decían. Los indios se equivocaron aquel día y los B-25 aparecieron justo por encima de nosotros, sin anunciarse. Realizaron un viraje sobre Torokina y pusieron rumbo al blanco sin escolta. Tuvimos que pilotar los aviones como locos para alcanzarlos".

"Les pasamos al volver después de haber atacado su objetivo. La situación climatológica no era muy buena. Nos separamos en lo que yo llamo un anfiteatro, ya que se podía ver todo dentro de una gran zona despejada. Sólo veía tres aviones japoneses. Estaba disparándole a uno de esos tres cuando otro avión bajó justo entre nosotros. Finalmente, me dije a mí mismo: `Si quieres seguir vivo será mejor que salgas de una puñetera vez de aquí´. Teníamos más de 40 aviones intentando disparar a aquellos tres pequeños aparatos japoneses. Me aparté a un lado y vi a dos de ellos caer al agua y estrellarse. El pequeño tercer individuo recibía, desde mi perspectiva, fuego de cada uno de los 40 aviones. Finalmente fue hacia abajo justo por encima del nivel del agua. De repente, tocó el agua y explotó. Posteriormente, hubo más de diez personas discutiendo sobre quién le había derribado. Por lo tanto, alguien decidió que nosotros recibiríamos la mitad del reconocimiento, y la otra unidad lo mismo".

Roger Conant derribó otro *Zero* el 18 de enero de 1944 pilotando este aparato, el F4U-1A *Nº 735*, BuNº 17735. Este avión fue fotografiado en Bougainville en febrero, pintado con un diseño de tres colores bastante sucios y con la insignia nacional modificada en campaña. (*Archivos Nacionales*)



Conant: "Aunque me encontraba en la misma misión que Bob el 18 de enero de 1944, y parecía que se trataba del mismo incidente en el que yo tomé parte, en realidad no lo fue. Smitty, Jake Knight y yo éramos un grupo de tres aquel día y los B-25 salían justo cuando nosotros llegábamos. Alcanzamos a aquellos tres aviones que se iban por

el otro lado. Disparé a uno que huyó en una dirección, con Smitty o Jake persiguiéndolo. Disparé a otro que escapó en otra dirección y el otro piloto acabó con él. Disparé al tercero y le alcancé bien. Le alcancé justo en la cabina, reventándolo por completo. Se puso a volar en círculos y me quedé con él. Pasé por encima de él, ya que estábamos a sólo 50 pies por encima del agua. Mi última visión suya fue protegiéndose la cara con los brazos ya que salían llamas de su motor. No le vi estrellarse. Suena muy parecido, pero no lo es porque sólo éramos tres disparando a aquellos aviones. Lo más interesante de este combate era la categoría de los pilotos japoneses a los que nos enfrentábamos. Habíamos acabado con los tres. Sólo seis meses antes tres buenos pilotos habrían escapado, para volver disparando contra nosotros, pero los cazamos a los tres. Es más, según salimos de este asunto y nos organizamos, cuando miramos hacia arriba había cinco *Zero* colocados en una pequeña columna por encima de nosotros. Evidentemente nos habían visto y también debían de haber visto a los otros estrellarse. Estaban por encima de nosotros mientras volábamos a baja altura, con poca velocidad y sin munición. Nos podían matar por derecho, pero simplemente nos dimos la vuelta, nos colocamos en formación de tijera y nos fuimos. En ningún momento nos molestaron".



El personal del VMF-215, fotografiado en Vella Lavella. Bob Owens, en el centro, fue recuperado en aquel periodo después de haber sido derribado por su propio punto el 24 de enero de 1944. Aunque inicialmente se le achacó el derribo, Roger Conant (delante, en el extremo izquierdo de la foto) no fue el responsable del baño no previsto de Bob en Puerto Simpson, Rabaul. (*Colección Conant*)

Owens: "Me derribaron el 24 de enero, pero no hay ninguna mención de ello en mi diario de vuelo. Roger Conant voló como mi punto durante mucho tiempo. Cuando dejó de volar como mi punto pasó a mandar una segunda sección. En una misión, cuando nos dirigíamos a atacar Rabaul, tuve a un chico como punto, era un chico realmente joven. Aquella era su primera misión de combate. Los chicos nuevos que llegaban tenían 18 o 19 años y nosotros teníamos que cuidar de ellos. Les llamaba chicos porque yo era un viejo de 24 años. Como era nuestra costumbre, si había un chico nuevo en la unidad le dejábamos volar por delante. Esto era porque los que iban detrás lo pasaban peor si nos atacaban. Volábamos con empuje reducido de forma realmente económica para poder ahorrar todo nuestro combustible para cuando llegáramos allí. Manteníamos silencio de radio, pero después de un rato finalmente aquel chico joven dijo con una voz muy sumisa: `Capitán, podría reducir un poco. No puedo seguirle´. Sabía quién era y miré en su dirección. Me di cuenta de que estaba nervioso, así que me moví hacia él y reduje gases".

"Nuestros ataques solían funcionar de la siguiente forma. Solíamos escoltar a los TBM Avenger o a los SBD Dauntless, que acostumbraban a ir por debajo de nosotros. Solían ir abajo y nosotros solíamos hacer un gran círculo en torno a ellos cuando se lanzaban en picado. Aquel día en concreto

Los pilotos del VMF-215 posan junto a un Nakajima Ki 43 *Oscar* destrozado. Éste fue el caza más utilizado por la Aviación del Ejército de Tierra de Japón y parece que los aviadores aliados solían confundirlo a menudo con el *Zero* de la Armada a juzgar por los registros de bajas oficiales de ambos ejércitos japoneses. Al igual que la mayoría de los aviones enemigos, el *Oscar* era muy maniobrable, pero tenía poco armamento y le faltaba la protección del blindaje; a no ser que fuera pilotado por un piloto con experiencia, era una presa fácil para el *Corsair*. (*Colección Conant*)



los *Zero* estaban allí arriba. Los *Val* estaban virando y separándose para atacar a los buques anclados en el puerto. Créanlo o no, pero aquel chico me pasó unas tres veces. En aquel momento iba a fondo, manteniendo el mando de gases a tope hacia delante durante todo el camino hacia la cortina de fuego. Realmente iba deprisa y él no podía permanecer detrás de mí, cuando antes no había sido capaz de mantenerse junto a mí".

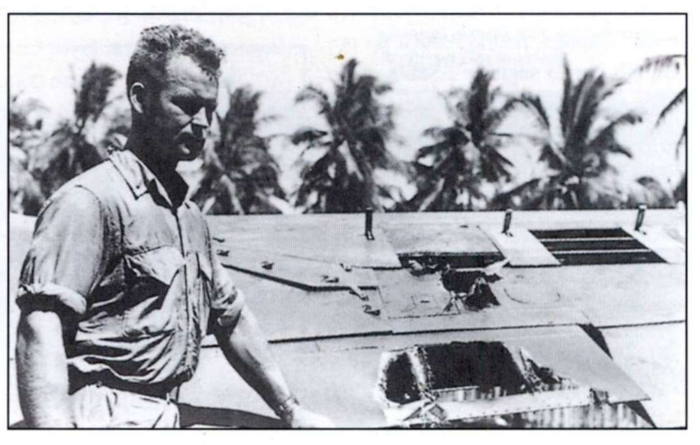


Tres de los ases del VMF-215 con más victorias, fotografiados juntos en Bougainville a comienzos de 1944. De izquierda a derecha, 1s Lt Robert M. Hanson (25 victorias y 2 probables; dos de sus derribos tuvieron lugar cuando estaba en el VMF-214), Capt Donald N. Aldrich (20 victorias y 6 probables) y Capt Harold L. Spears (15 victorias y 3 probables).
(*USMC, Pete Mersky*)

"Al salir del objetivo nuestra táctica era colocarnos alrededor de los bombarderos. La mayoría de nuestros aviones se colocarían en esa posición para cubrir a cualquier avión retrasado; ahí es donde estaba realmente el peligro. Empecé a ascender, realizando un amplio círculo de forma que me colocara detrás del último hombre. Y allí estaba, justo delante de mí había un modelo de avión que yo nunca había visto antes. Posteriormente me enteré de que le llamaban *Tony*, pero en aquel momento creí que era un Bf 109. Yo iba mucho más rápido que aquel avión; él intentaba colocarse detrás de los rezagados. Me acerqué a él por detrás, pero creo que me aproximé un poco más de lo que debía y sólo logré una ráfaga corta. Él estaba virando, yo estaba virando y cuando le alcancé de nuevo el ala se desprendió por la raíz. Me elevé lo más rápidamente que pude para alejarme. En lugar de irse hacia abajo, la sustentación de una única ala le impulsó hacia arriba por el mismo camino. Tuve que cambiar de dirección apresuradamente para ir hacia un lado en lugar de hacia el maldito otro lado. De repente, se produjo una terrible conmoción y comencé a arder. Estaba a poca distancia del puerto de Rabaul. Bajé hasta el agua y todos los muchachos lanzaron sus señalizadores de colores sobre mí. Un PBY me recogió en 30 minutos. Se corrió el rumor de que mi punto me había derribado y estoy seguro de que así fue. Había permanecido detrás de mí, disparando contra el mismo avión. Sé que no lo hizo intencionadamente ya que me coloqué justo hacia donde él disparaba, pero no debería haber estado disparando. Estoy seguro en un 99% de que eso fue lo que ocurrió, pero nunca llegué a decir nada ya que hubiera provocado muchos problemas. Todos creyeron que fue Conant".

Conant: "Llegó un rumor a la Plana Mayor sobre que el punto de Bob le había derribado. El muchacho de la Plana Mayor había estado con el escuadrón y sabía que yo era su punto. De esta forma, cogí la fama de que yo le había derribado. El primer *Tony* que vi por vez primera fue cuando Bob mandó una división *Canal* arriba. Uno de éstos se colocó delante de nosotros. Nos quedamos tan sorprendidos que se fue antes de que nos diéramos cuenta. Probablemente no nos vio en ningún momento".

El 1st Lt Hanson posa junto a su F4U dañado en combate. Esta fotografía oficial de la USMC data del 4 de agosto de 1943 y proclama que el responsable enemigo japonés de los impactos de los cañones de 20 mm era un *Zero* al que Hanson derribó a continuación. En aquella fecha consiguió su primera victoria, y su oponente fue en realidad un *Tony;* Hanson prestaba sus servicios entonces en el VMF-214.
(*USMC, Pete Mersky*)



Esta sección ilustra muchos de los aviones utilizados por los pilotos de elite de la Marina de EE UU, la Infantería de Marina de EE UU y la Aviación de la Flota. También se incluyen algunos notables aparatos, representativos de las muy importantes, pero a menudo ignoradas, misiones de ataque terrestre de los *Corsair*. Todas las ilustraciones han sido encargadas especialmente para este volumen, y los dibujantes de las ilustraciones, John Weal y Mark Styling, además del dibujante de los personajes Mike Chappell, han trabajado mucho para ilustrar los aviones y sus pilotos de la forma más precisa posible tras una muy profunda investigación. Aparecen aparatos de ases que nunca antes se habían dibujado, así como precisas versiones de los *Corsair* más famosos de la II Guerra Mundial.



1

F4U-1 negro 17 del 1st Lt Howard J. Finn, VMF-124, Guadalcanal, febrero de 1943

Finn pilotó este avión el 14 de febrero durante la *Masacre del Día de San Valentín*. Abandonó la formación para perseguir a un *Zero* solitario y, a continuación, fue atacado por más aviones. Volvió a la formación, refugiándose debajo de un B-24, cuyos tiradores reclamaron el derribo de uno de sus perseguidores. Al día siguiente los oficiales de inteligencia de la Fuerza Aérea Auxiliar llegaron a la base solicitando que el piloto del *nº 17* verificase la reclamación de los tiradores. Este avión tiene el código en negro, al estilo de la primera época, por debajo de la cúpula según aparece al comienzo de las operaciones de combate de la unidad. El diseño de pintura en dos tonos está compuesto por gris azulado en las partes superiores y gris claro en las inferiores, excepto en la parte del ala que se dobla, donde también se utilizó el color de las superficies superiores.



2

F4U-1 blanco 10 *GUS´S GOPHER* del 1st Lt Wilbur J. Thomas, VMF-213, Guadalcanal, julio de 1943

El *GOPHER* de Thomas muestra ocho distintivos de derribos por debajo de la cúpula y un personaje de Disney en el capot. Los distintivos de derribos representan las siete victorias confirmadas y una probable, reclamadas durante su segundo periodo de servicio. El 30 de junio derribó sus primeros cuatro *Zero* y uno probable sobre el Canal de Blanche. Sus siguientes victorias, dos *Zero* y un *Betty*, fueron reclamadas el 15 de julio, cerca de Vella Lavella. Thomas llegó a ser el piloto con más victorias del VMF-213 con 18,5 derribos, 3,333 probables y 3 dañados. La mayoría fueron logradas en el teatro de operaciones del Pacífico Suroccidental durante 1943, aunque posteriormente acumuló dos *Zero* y un 0,333 probable, además de dos *Oscar* dañados, en febrero de 1945, durante una travesía en el USS *Essex*.



3
F4U-1 blanco 114 del 2nd Lt Kenneth A. Walsh, VMF-124, Munda, agosto de 1943

Walsh derribó dos *Val* y un *Zero* con este aparato cerca de Vella Lavella, el 15 de agosto de 1943. Aunque su diario de vuelo reseña que pilotaba el BuNº 02350, éste fue un error provocado por la confusa situación de las operaciones durante la campaña de Vella Lavella. El blanco 114 fue un avión común con base en Munda y su código no se convirtió a la serie BuNº.



4
F4U-1 blanco 7 *DAPHNE* C/BuNº 02350 del Capt James N. Cupp, VMF-213, Guadalcanal, julio de 1943

Cupp reclamó sus dos primeros derribos (un *Betty* y un *Zero*) con este aparato el 15 de julio de 1943, durante su segundo periodo de servicio. Este avión lleva un 7 blanco en el lugar del número 13 de la figura 6, por delante de la insignia nacional. El 13 negro de estilo antiguo sólo es visible por debajo de la cúpula y en el capot. Este avión tiene cuatro inscripciones de derribos que representan las siguientes victorias de Cupp, reclamadas el día 17 con el F4U-1 BuNº 02580.



5
F4U-1 blanco 11 *Defabe* del 1st Lt George C. Defabio, VMF-213, Guadalcanal, julio de 1943

Éste era el avión que llevaba los distintivos personales de Defabio, que consistían en una pareja de dados y el nombre *Defabe*. Aunque no llegó a ser as, sí reclamó tres *Zero* el 30 de junio y el 11 y el 17 de julio de 1943. Aunque dentro de las unidades se asignaban aviones concretos a los pilotos, era rara la ocasión en la que los pilotaban en las misiones que se les encomendaban. Como oficial de operaciones, Jim Cupp solía asignar a los pilotos cualquier avión que estuviera apto para el servicio, sin referencia a los números y los nombres de los cazas en cuestión. Sin embargo, dio la casualidad de que Defabio pilotaba este F4U-1 cuando fue alcanzado por la artillería antiaérea sobre Munda.



6

F4U-1 blanco 13/BuNº 02350 del 2nd Lt Kenneth A. Walsh, VMF-124, Munda, agosto de 1943

Este avión lleva un 13 blanco revisado delante de la insignia nacional. Todavía se puede ver el número negro al estilo de la primera época por debajo de la cúpula y del capot. Cuando el VMF-124 recibió por vez primera los Corsair, el CO, Maj Gise, asignó los aviones a cada uno de sus pilotos y les exigió que trabajaran en los Corsair con los mecánicos de vuelo para que se familiarizaran con el F4U-1.



7

F4U-1 blanco 20 del 1st Lt Foy R. Garison, VMF-213, Guadalcanal, julio de 1943

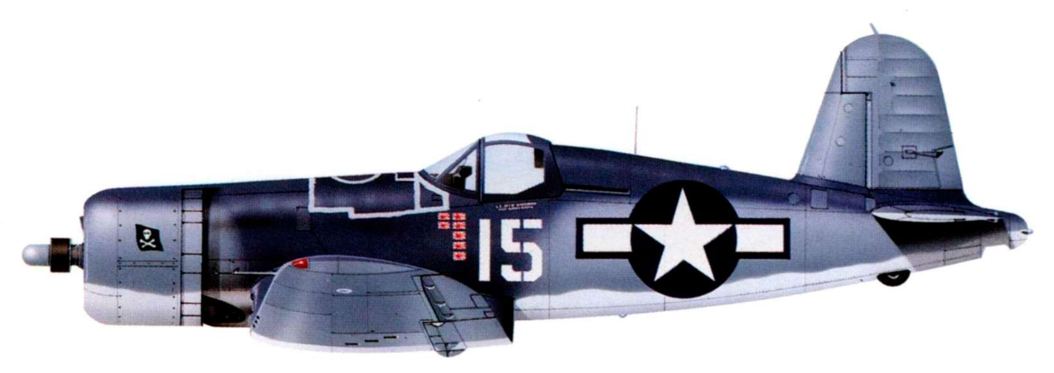
Garison no consiguió alcanzar la condición de as, pero sí reclamó dos *Zero* el 30 de junio de 1943, antes de morir en combate el 17 de julio. Su aparato estaba adornado con un águila pintada de forma muy bonita en el capot. Al igual que la mayoría de los primeros F4U-1, su avión estaba equipado únicamente con el mástil delantero de la antena que, en este caso, era la más corta de las dos utilizadas.



8

F4U-1 blanco 125/BuNº 02487 del 2nd Lt Donald L. Balch, VMF-221, Guadalcanal, julio de 1943

Éste fue el aparato que pilotó Balch el 6 de julio, cuando derribó un *Zero* cerca de Rendova. Reclamó dos derribos en las Islas Salomón y, posteriormente, elevó su total hasta cinco mientras estuvo a bordo del *Bunker Hill* en 1945.



9
F4U-1A blanco 15 del Lt(jg) Daniel G. Cunningham, VF-17, Ondonga, febrero de 1944

Cunningham consiguió siete derribos y 1,5 dañados.



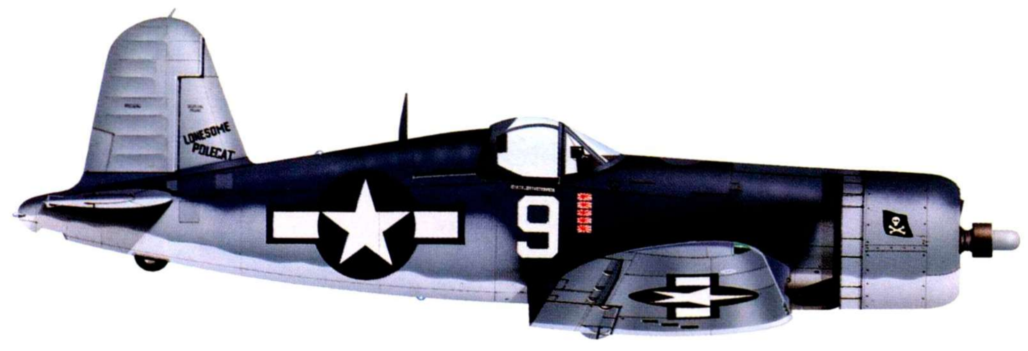
10
F4U-1 blanco 75 del Maj Robert G. Owens, Jr., VMF-215, Munda, agosto de 1943

Owens consiguió siete derribos confirmados y cuatro probables. Derribó un *Zero* el 21 de agosto de 1943 con el BuNº 02656, un *Zero* y dos probables el 22 de agosto, otro *Zero* el 30 de agosto, dos *Zero* el 14 de enero de 1944 mientras pilotaba el BuNº 17927 y otro el día 22 mientras pilotaba el BuNº 17937. Reclamó un *Tojo* y un *Zero* probable el 24 de enero pilotando el F4U-1A BuNº 55825.



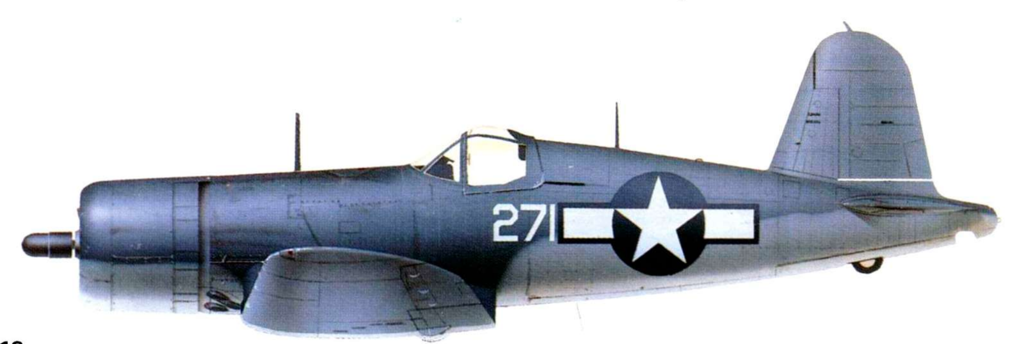
11
F4U-1A blanco 596/BuNº 17596 del 1st Lt Robert M. Hanson, VMF-215, Torokina, febrero de 1944

Hanson fue uno de los ases con más victorias de EE UU en la guerra ya que reclamó 25 derribos y dos probables, todos ellos conseguidos en un breve periodo de tiempo, entre el 4 de agosto de 1943 y el 30 de enero de 1944. Cuando se enfrentaba al enemigo normalmente Hanson reclamaba varias victorias: el 14 de enero de 1944 derribó cinco *Zero*, el día 24 reclamó otros cuatro, el día 26 tres y uno probable, y el día 30 dos *Zero* y dos *Tojo*. Hanson murió al ser alcanzado por el tiro antiaéreo terrestre mientras atacaba los emplazamientos de las piezas antiaéreas cerca del Cabo St. George, Nueva Irlanda, el 3 de febrero de 1944.



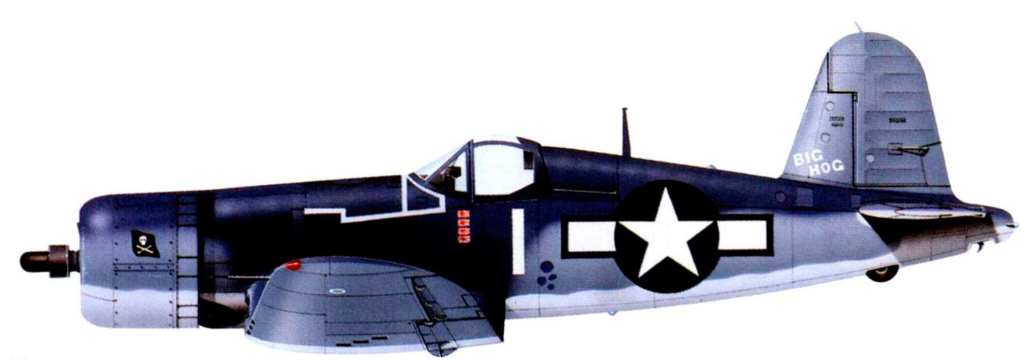
12
F4U-1A blanco 9 *LONESOME POLECAT* del Lt Merl W. Davenport, VF-17, Ondonga, enero de 1944

Butch Davenport reclamó 6,25 aviones derribados.



13
FG-1A blanco 271/BuNº 13271 del Maj Julius W. Ireland, VMF-211, Bougainville, enero de 1944

Ireland reclamó dos *Zero* mientras pilotaba el 271 en una misión de caza libre hasta Rabaul el 23 de enero de 1944. Anteriormente, aquel mismo día, había derribado otro *Zero* y uno probable mientras escoltaba a los SBD hacia el mismo blanco, pilotando el F4U-1 BuNº 17586. Antes de esto, el día 3 (con el F4U-1 BuNº 17526) Ireland consiguió un *Zero* sobre Rabaul y, el día 17, reclamó un tercio compartido de un *Zero* (con el F4U-1 BuNº 17924) con el Capt Winfree y el Lt Paradis. Ireland elevó su registro final hasta 5,333 el día 29 (con el FG-1A BuNº 13259) cuando derribó un *Zero* mientras escoltaba a los B-24 hasta Rabaul.



14
F4U-1A blanco 1 *BIG HOG*/BuNº 17649 del Lt Cdr John T. Blackburn, CO del VF-17, Ondonga, noviembre de 1943

Blackburn reclamó 11 derribos, 5 probables y 3 dañados mientras fue CO del VF-17. Su unidad fue una de las que logró más victorias en las Islas Salomón al reclamar un total de 154,5 victorias confirmadas. Al contrario que las unidades de Infantería de Marina, también asignó los F4U a pilotos individuales.



15
F4U-1 blanco 590/BuN° 17590 del Capt Arthur R. Conant, VMF-215, Barakona/Torokina, enero de 1944

Conant derribó un *Zero* mientras pilotaba este aparato en una misión de escolta hasta Rabaul, el 14 de enero de 1944. Los pilotos del VMF-215 no tenían asignados para ellos F4U concretos y rara vez utilizaban el mismo *Corsair* en más de una ocasión. El resto de derribos de Conant fueron los siguientes: dos *Tony* confirmados y dos probables el 25 de agosto de 1943 mientras pilotaba el F4U-1 BuN° 02371; un *Zero* el 1 de septiembre de 1943 mientras pilotaba un F4U-1; un *Zero* el 30 de enero de 1944 pilotando el F4U-1 BuN° 17833; un *Zero* el 18 de enero de 1944 pilotando el F4U-1A BuN° 17735. Al F4U-1 blanco 590/BuN° 17590 le falta el cristal curvo trasero de la cúpula, así como la propia cúpula de cristal trasera. La insignia nacional tiene unas barras colocadas en campaña y el número en blanco del avión se ha pintado sobre un código anterior, utilizando los tres últimos dígitos del BuN°.



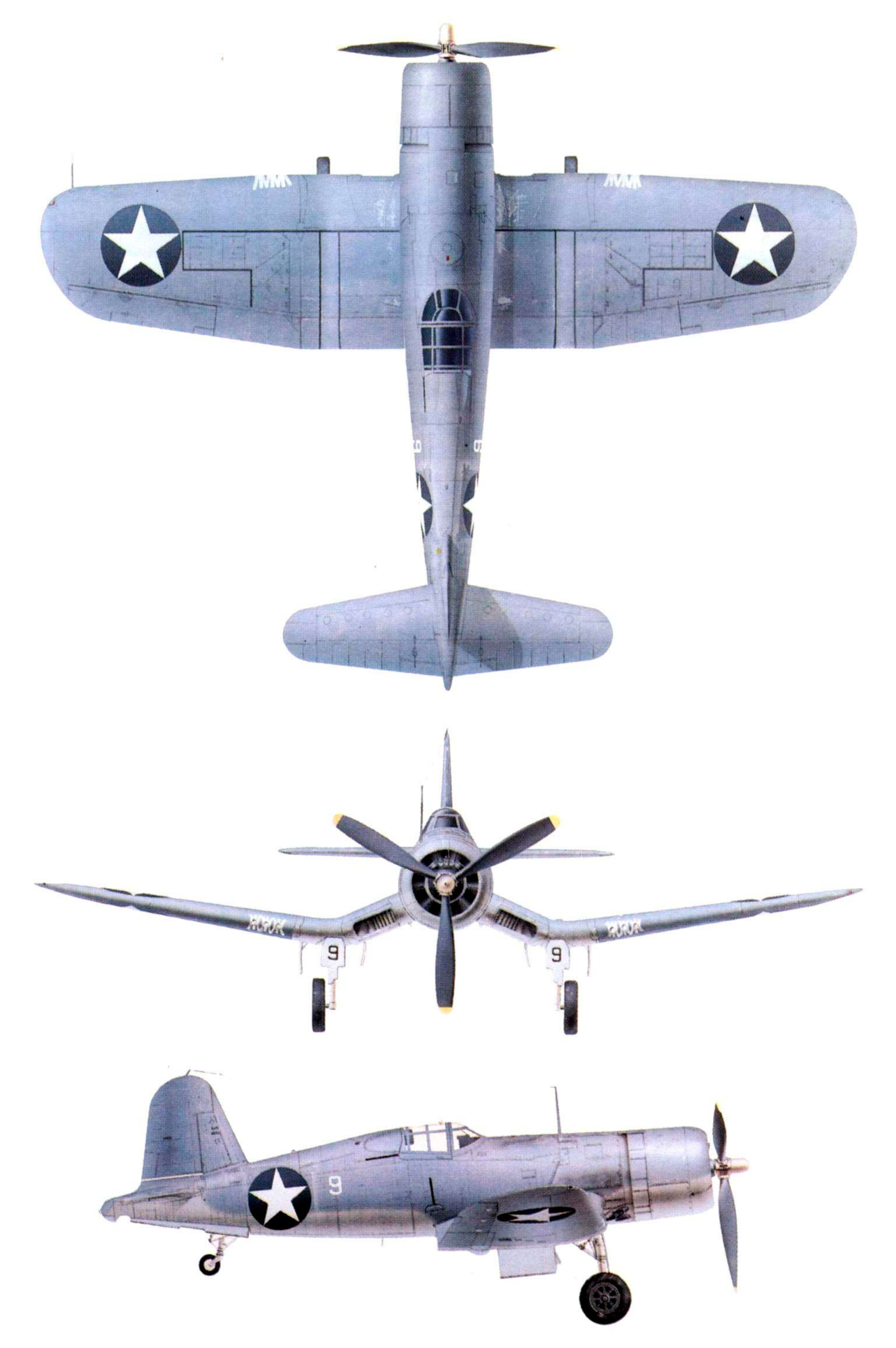
16
F4U-1A blanco 777/BuN° 17777 del 1st Lt Phillip C. DeLong, VMF-212, Vella Lavella, noviembre de 1943

Delong fue el as con más victorias del F4U, prestó sus servicios en el VMF-212, reconociéndosele un total de 11,166 victorias confirmadas, un derribo probable y dos dañados. Sus derribos confirmados fueron los siguientes: dos *Zero* y uno dañado el 9 de enero de 1944, pilotando el F4U-1A BuN° 17878; dos Zero el 17 de enero, pilotando el F4U-1A BuN° 17485; 1,8333 *Zero* el 23 de enero, pilotando el F4U-1A BuN° 17878; un *Zero* el 29 de enero, pilotando el F4U-1A BuN° 17894; un *Hamp* el 31 de enero, pilotando el F4U-1A BuN°17879; y tres *Val* el 15 de febrero, pilotando el F4U-1A BuN° 55809. Pilotó el blanco 777 los días 4, 12, 13 y 18 de noviembre.



17
F4U-1A blanco 29 del Lt(jg) Ira C. Kepford, VF-17, Bougainville, enero de 1944

Ike Kepford fue el piloto de la Marina con más victorias con el corsair con 16 victorias confirmadas, 1 derribo probable y 1 dañado.



18
F4U-1 blanco 9 Bu/Nº 02288 del Maj Gregory J. Weissenberger, CO del VMF-213, Guadalcanal, junio de 1943

Weissenberger reclamó cinco *Zero*, los tres primeros el 30 de junio de 1943 y los dos restantes el 11 y el 18 de julio. El blanco 9 fue su aparato habitual, que estaba terminado en el diseño habitual con dos tonalidades. Los pasillos tienen bordes negros en la superficie superior de las alas y cada cañonera está cubierta con tres franjas de cinta.



19

F4U-1D amarillo FF-59 del Lt Col Donald K. Yost, CO del VMF-351, USS *Cape Gloucester*, julio de 1945

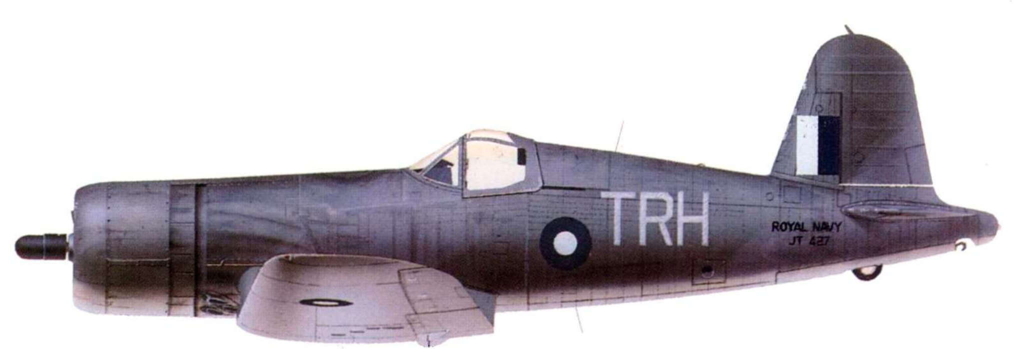
Yost obtuvo seis derribos con el F4F en el VMF-121 y, posteriormente, añadió a su registro un *Judy* y un *Francis*, que derribó el 23 de julio y el 5 de agosto respectivamente, elevando su registro a ocho. Yost mandó el Grupo Aéreo de la Marina a bordo del *Cape Gloucester*, siendo una de las primeras unidades de F4U que entró en combate a bordo de un portaaviones de escolta.



20

F4U-1A negro 77/NZ5277, RNZAF, Islas Salomón, 1945

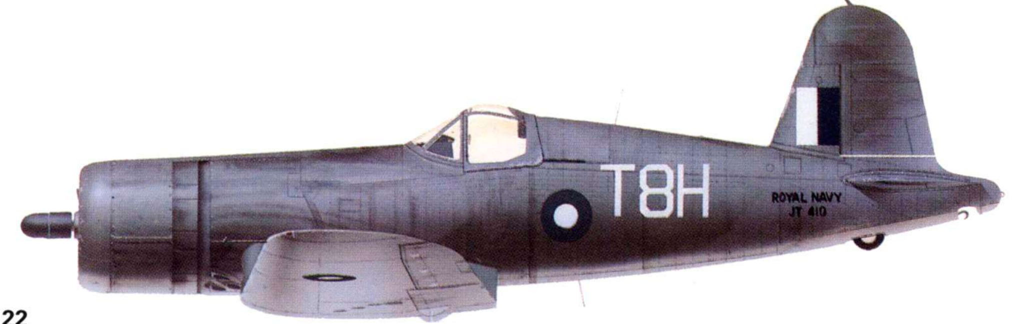
Este avión muestra una furiosa imagen del Pato Donald y varios distintivos de misiones y registros de derribos, incluyendo los símbolos de nueve bombas grandes, once bombas pequeñas, nueve camiones y ocho barcos. Está terminado en azul marino con las partes inferiores en gris claro. Se ha aplicado el círculo de la RNZAF sobre la insignia anterior de EE UU, un poco torcido con respecto a las barras. Este F4U-1A se cargó el 5 de mayo de 1944, llegando a Guadalcanal el día 20. Prestó sus servicios en varias unidades antes de volver a Nueva Zelanda en octubre de 1945. Mientras estuvo en el frente voló en los Sqn 15/SU Nº 1 (Guadalcanal), Sqn 15/SU Nº 25 y SU Nº 2 (Bougainville), Sqn 15/SU Nº 2 (Torokina), Sqn 14/SU Nº 30 (Guadalcanal), Sqn 16/SU Nº30 y Sqn 21/SU Nº 30 (ambos en Isla Nissan) y, finalmente, en el Sqn 21/SU Nº 30 (Bahía de Jacquinot).



21

Corsair II blanco TRH/JT427 del Maj Ronald C. Hay, RM, Ala nº 47, HMS *Victorious*, enero de 1945

Hay derribó un *Oscar* y un *Tojo* el 24 de enero de 1945 con este avión; el día 29 también compartió el derribo de un *Oscar* y un *Tojo*. Está pintado en azul marino oscuro y verde mar oscuro sobre gris claro. Su avión estaba equipado con cámaras verticales y oblicuas instaladas en campaña, en el fuselaje de la parte inferior izquierda. Entregado a la Marina en agosto de 1944, el JT427 quedó inutilizado cuando sufrió un accidente de aterrizaje a bordo del *Victorious* en mayo de 1945; su piloto, el Sub Lt R. L. White (Marina Real de Nueva Zelanda), salió ileso ya que el caza se detuvo en el borde de la cubierta.



22
Corsair II blanco T8H/JT410 del Sub Lt Donald J. Sheppard, RCNVR, Sqn nº 1836, HMS *Victorious*, enero de 1945

Sheppard fue el único piloto de la FAA que alcanzó la distinción de as, obteniendo todas sus victorias con los Corsair. Derribó dos *Oscar* y un *Tojo* el 4 de enero de 1945, consignándose este último como probable aunque puede que posteriormente se confirmara, y el día 29 compartió los derribos de un *Oscar* y un *Tojo* con el Maj Hay; todos estos logros fueron conseguidos con este avión. El 4 de mayo derribó un *Judy*, pilotando el Corsair II JT537 y convirtiéndose de esta forma en as. El JT410 había sido entregado a la Marina en julio y resultó gravemente dañado durante un aterrizaje forzoso del Sub Lt Holland (Marina Real de Nueva Zelanda) el 9 de febrero de 1945, lo que provocó que se le catalogara en la Categoría X con las dos ruedas rotas. Fue reparado en Bankstown, Australia, en junio de 1945, pero se desconoce su posterior destino.



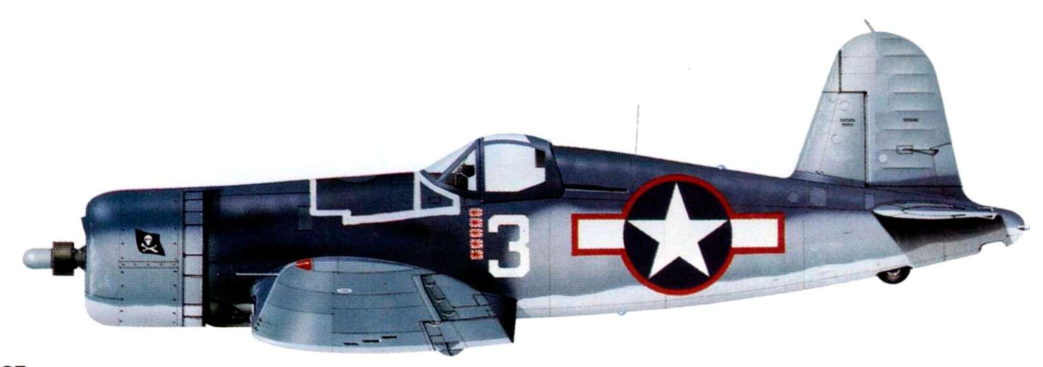
23
F4U-1D blanco 1 del Maj Herman H. Hansen, Jr., VMF-112, USS *Bennington*, febrero de 1945

Hansen reclamó un *Zero* el 30 de junio de 1943, siendo CO del VMF-122. Reabrió su registro el 17 de febrero de 1945 cuando derribó un *Oscar* sobre Haramachida, Japón y, a continuación, derribó otros 3,5 aviones y dañó 2,5. Su F4U está adornado con el símbolo de reconocimiento geométrico del *Pino* del *Bennington*, tal y como se utilizó a comienzos de 1945. Como parte del sistema *G*, que entró en vigor el 27 de enero de 1945, estos distintivos fueron concebidos para simplificar el reconocimiento de las unidades debido al gran número de portaaviones que operaban de forma conjunta. Sin embargo, resultaron ser difíciles de reconocer y describir y fueron sustituidos por un sistema de letras de molde que se introdujo en julio.



24
F4U-1D blanco 167/BuNº 57803 del Lt Cdr Roger R. Hedrick, VF-84, USS *Bunker Hill*, febrero de 1945

Hedrick derribó 2 *Frank* y un *Zero* el 25 de febrero de 1945, pilotando este aparato, lo cual elevó su registro final a 12 aviones derribados y 4 dañados. Se representa tal y como aparecía en el momento de sus derribos, habiéndose eliminado la banda amarilla provisional en el morro (utilizada en las primeras incursiones sobre Tokio). El F4U tiene el símbolo *G* de la flecha vertical.



25

F4U-1A blanco 3 del Ens Frederick J. Streig, VF-17, febrero de 1944

Streig reclamó cinco aviones derribados y dos dañados. Este F4U aparece representado después de sus últimos derribos: 2,5 *Zeke* reclamados sobre Rabaul el 27 de enero de 1944. No es normal que mantenga el borde rojo alrededor de la insignia nacional, un color que sólo apareció con el complemento de las barras blancas el 28 de junio de 1943; el contorno fue anulado a partir del 31 de julio debido a la posible confusión con el *Hinomaru* del enemigo.



26

F4U-1C blanco 11 del Lt Joe D. Robbins, VF-85, USS *Shangri-La*, mayo de 1945

Robbins derribó tres *Zero* y dañó un cuarto pilotando el F4U-1C BuNº 82574, el 11 de mayo de 1945. Reclamó sus anteriores derribos mientras prestó sus servicios con el VF-6 en el USS *Intrepid*. Derribó un *Topsy* el 29 de enero de 1944, pilotando el F6F-3 BuNº 66010, y un *Zero* el 16 de febrero en el FSF-3 BuNº 40027. Este F4U-1C lleva el símbolo del rayo que le fue asignado al *Shangri-La* en enero de 1945.



27

F4U-1D blanco 51 del 1st Lt Robert Wade, VMF-323, Okinawa, mayo de 1945

Wade reclamó siete derribos: dos *Tony* el 16 de abril de 1945, dos *Val*, dos *Nates* y tres *Nates* dañados el 4 de mayo; 0,5 de un *Dinah* el 12 de mayo y 0,5 de un *Val* el 3 de junio.



1
E Capt Arthur R. *Rog* Conant del VMF-215 en Torokina, en enero de 1944. Lleva el típico *traje* de piloto de caza del Corsair de la Marina/Infantería de Marina de EE UU en el Pacífico, es decir, camisa y pantalones caqui modelo de Infantería de Marina, una cazadora de vuelo ligera y personalizada de la Marina de EE UU y botas de campaña *Boondocker*. Su gorro M40 y sus gafas Mk 2 Wilson también son del modelo habitual, así como el laringófono. Conant tiene su paracaídas y su equipo de supervivencia colgados del hombro, y un salvavidas N2885 equipado con silbato y señalizador de color alrededor del otro brazo. Por último, en la cintura, Conant lleva el cinturón para la pistola M1936 en el que ha colocado una pistola Colt 1911A1 de calibre 5,64 con su funda y una cartuchera para los cargadores. Los guantes y las gafas de sol son del modelo habitual de la Marina.

2
El Capt Harold L. Spears (15 victorias y 3 probables), también del VMF-215, en Bougainville, en diciembre de 1943. Muestra una actitud mucho más informal que la mayoría de sus contemporáneos en lo que respecta al traje de vuelo de combate. Spears lleva puestos unos pantalones de la USMC recortados y una camisa de manga larga. Spears prescindió de las botas y normalmente volaba con este par de *botas* sucias para el *desierto* de ante, adquiridas de forma privada. Su gorro es de un modelo mucho más reglamentario y es exactamente igual al que llevaba su compañero de escuadrón, Conant. El chaleco salvavidas de Spears es también un N2885, pero lo lleva puesto de atrás hacia delante, una práctica habitual que, de forma inexplicable, adoptaban muchos pilotos.

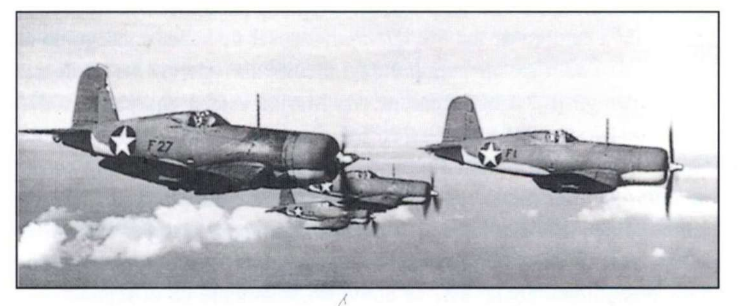


3
Aunque pilotó los *Corsair* de la Aviación de la Flota de la Marina Real en el HMS *Victorious* a comienzos de 1945, el Maj Ronnie Hay de la Real Infantería de Marina lleva puesto un traje de vuelo ligero de una pieza, estilo Marina de EE UU, que fue el traje de vestir preferido dentro de la comunidad de vuelo de la Flota Británica del Pacífico. Su chaleco salvavidas es un modelo de finales de la guerra, con bolsillos adicionales en los que se encontraba el equipo de supervivencia. Hay lleva puesto un gorro Modelo C adaptado con una máscara de finales de la guerra y gafas Mk VIII. Por último, lleva puestos zapatos de charol del modelo habitual.

4
El Lt Harry A. *Dirty Eddie* March, Jr., del VF-17, en Bougainville, en mayo de 1944. Lleva puestas botas *Boondocker* y mono cruzado de espiga, con cinturón de cuero en la cintura y una pistola Colt 1911A1, calibre 5,64, enfundada. Su chaleco salvavidas, modelo de primera época, tiene un equipo de supervivencia (en blanco), colgado por debajo de él y en el chaleco lleva su nombre blasonado en la parte delantera. Por último, su gorro y su máscara son de un modelo muy posterior, comparado con los de los otros pilotos de la USMC representados en estas ilustraciones.

LOS *CORSAIR* DE LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS

La primera unidad de la Marina de EE UU que recibió los F4U fue el VF-12, mandado por el Lt *Jumpin* Joe Clifton; este escuadrón comenzó a recibir los aviones en octubre de 1942. Cuando los pilotos fueron recibiendo la instrucción en sus nuevos aviones comenzaron a surgir problemas graves que iban a afectar al despliegue operativo de los F4U. Las pruebas a bordo del USS *Sangamon* demostraron que este aparato no estaba bien preparado, en aquel momento, para las operaciones en los portaaviones. Los problemas estaban relacionados

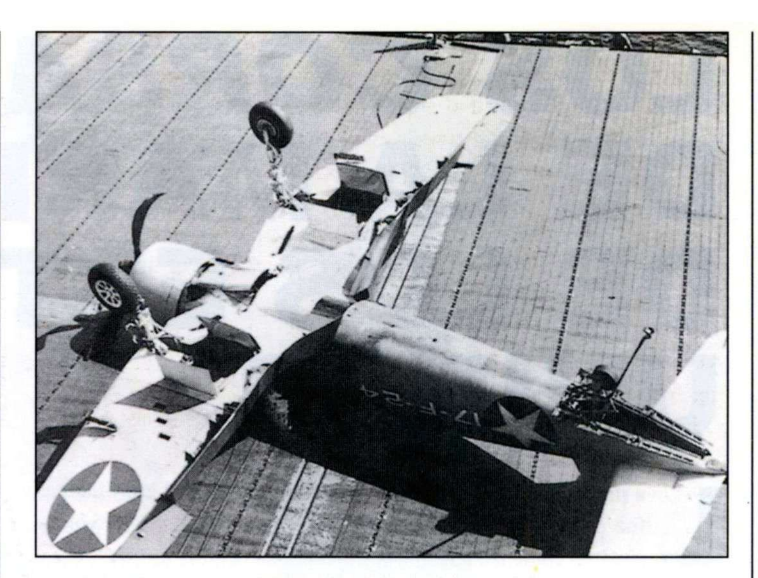


Los primeros *Corsair* F4U-1 del VF-12 en una misión de instrucción en EE UU a finales de 1942. (*Phil Jarrett*)

en gran medida con el aterrizaje en cubierta y con sus características para rodar. Se comprobó que las patas del tren de aterrizaje tenían unos amortiguadores demasiado rígidos que precisaban modificaciones para eliminar la tendencia del aparato a rebotar cuando tocaba el suelo. También se comprobó la tendencia de un ala a inclinarse hacia abajo en la



Se ve al F4U-1 *Corsair 17-F-13* del VF-17 justo después de un aterrizaje durante el vuelo de calificación para portaaviones de la unidad. A este avión se le había aplicado el nuevo diseño en tres colores, pero con la insignia nacional de la primera época. Lleva cuatro distintivos de derribos, victorias que reclamó el Lt(jg) James A. Halford durante su primer periodo de servicio en Guadalcanal, pilotando el F4F *Wildcat*. Fue retirado del VF-17 debido a la fatiga de combate, sin conseguir ninguna victoria más con el *Corsair*. (*Jim Sullivan*)

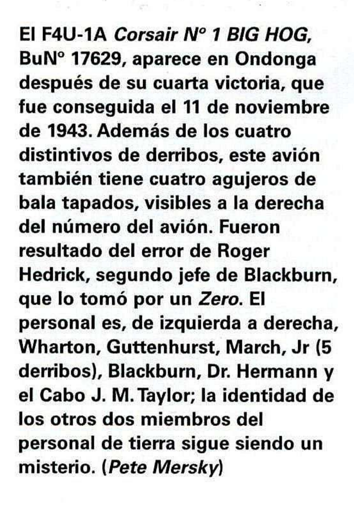


El F4U-1 *Corsair 17-F-24* del VF-17, en invertido tras un accidente de aterrizaje en el portaaviones a bordo del USS *Bunker Hill,* en agosto de 1943. Aunque los primeros *Corsair* (especialmente la versión con la cúpula en forma de *pajarera*) eran difíciles de aterrizar a bordo de los portaaviones, tanto el VF-12 como el VF-17 llegaron a calificarse para los portaaviones con este modelo. El VF-17 realizó modificaciones en los amortiguadores, durante su despliegue en el *Bunker Hill,* que superaron la tendencia del avión a rebotar al tocar suelo. Sin embargo, ninguna de las dos unidades entró en combate con sus *Corsair* a bordo de un portaaviones; el VF-12 cambió sus F4U por los *Hellcat,* mientras que el VF-17 se desplegó como un escuadrón con base en tierra. (*Jim Sullivan*)

aproximación; esto se debía a la pérdida del par del motor. La mala visibilidad desde la cúpula original en forma de *pajarera* aumentaba aún más debido a las fugas de aceite de las aletas de refrigeración. Se tuvieron que introducir rápidamente modificaciones en la línea de producción de Chance Vought para aminorar estos problemas.

Cuando finalmente se desplegó el VF-12 en el Pacífico, renunciaron a sus F4U a cambio de los F6F *Hellcat*, a pesar de haber conseguido la autorización del *Corsair* para portaaviones en abril de 1943 a bordo del USS *Saratoga*. En aquel momento, la Marina estaba equipando todas sus unidades de caza con base en los portaaviones con el F6F y sólo disponía de apoyo logístico para el caza de Grumman. Dada la configuración de mantenimiento y piezas de repuesto adoptada por la flota para un único modelo, la Marina decidió desplegar su tercer escuadrón de *Corsair*, el VF-17 *Jolly Rogers*, como una unidad con base en tierra. Consiguientemente, éste se convirtió solamente en el segundo escuadrón de la Marina equipado con *Corsair* que operaba en el teatro de operaciones, siguiendo los pasos del VF(N)-75 del Lt Cdr W. J. *Gus* Widhelm, que había comenzado las operaciones con los cazas noctur-





El F4U-1A *Corsair Nº 1 BIG HOG,* BuNº 17629, aparece en Ondonga después de su cuarta victoria, que fue conseguida el 11 de noviembre de 1943. Además de los cuatro distintivos de derribos, este avión también tiene cuatro agujeros de bala tapados, visibles a la derecha del número del avión. Fueron resultado del error de Roger Hedrick, segundo jefe de Blackburn, que lo tomó por un *Zero*. El personal es, de izquierda a derecha, Wharton, Guttenhurst, March, Jr (5 derribos), Blackburn, Dr. Hermann y el Cabo J. M. Taylor; la identidad de los otros dos miembros del personal de tierra sigue siendo un misterio. (*Pete Mersky*)

nos F4U-2 *Corsair* desde Munda el 11 de septiembre. Esta unidad estaba compuesta por sólo seis pilotos, pero todos sus hombres habían cumplido con anterioridad al menos un periodo de servicio en combate. Por ejemplo, Widhelm había volado anteriormente en los SBD; la mayoría de sus pilotos tenían 2.000 horas de media de vuelo. La intención de la Marina de desplegar el VF(N)-75 con toda la fuerza de un escuadrón se vio frustrada por los retrasos de montaje en la fabricación de los equipos de radar montados a mano, adaptados para el F4U-2 modificado de forma especial.

El VF-17 del Lt Cdr Tom Blackburn (11 derribos), que no sufría estos problemas con sus F4U-1 sencillos, llegó a Ondonga el 27 de octubre de 1943. Pronto se iban a ganar una reputación durante la Campaña de las Islas Salomón al reconocérseles oficialmente el derribo de una increíble cifra de 154 aviones enemigos en sólo 79 días. Cuando la unidad se formó a comienzos de año, Blackburn había seleccionado al Lt Cdr Roger Hedrick (12 derribos) para que prestara sus servicios como segundo jefe del VF-17. Este último había salido de la Academia de Vuelo en 1936 y había pasado a prestar sus servicios en varios escuadrones del frente antes de formar parte del VF-17 desde su inicio. Conocido como *Rog* por todo el mundo, Hedrick se mantuvo con la unidad durante toda su carrera de combate. En la siguiente entrevista describe sus experiencias en combate con el *Corsair:*



El Lt Cdr Roger R. Hedrick, segundo jefe del VF-17, se relaja en la cabina del F4U-1A *Nº 17*, BuNº 18005. Consiguió nueve victorias con esta unidad (todos *Zero*), utilizando tres *Nº 17* diferentes. Sus tres primeras las consiguió el 1, 11 y 17 de noviembre de 1943 con el F4U-1A BuNº 17659, mientras que las tres siguientes tuvieron lugar el 26, 28 y 30 de enero de 1944 con el F4U-1A BuNº 55798. Las tres últimas las logró con este avión, fotografiado aquí el 18 de febrero. (*Colección Hedrick*)

"Salimos de Norfolk en septiembre de 1943 a bordo del *Bunker Hill* para nuestro viaje de activación, estando autorizados para los portaaviones con el modelo original en forma de *pajarera*. El Jefe del Grupo Aéreo y el alto mando estaban contentos con nuestro rendimiento. Pronto recibimos el modelo F4U-1A, que suponía una gran mejora con respecto al anterior modelo *pajarera* con aquel asiento tan bajo. Con toda la estructura del capot y sentado tan abajo resultaba difícil, con un morro de 12 pies hacia afuera delante de ti, ver al que mueve las banderas cuando llegas a bordo del buque. Cuando estábamos en el mar recibimos un despacho que nos ordenaba ponernos en contacto con el Jefe del Mando Aéreo y convertirnos en un escuadrón con base en tierra. Naturalmente, nos sentimos muy decepcionados después de haber trabajado tanto con los representantes de Chance Vought para superar algunas dificultades, básicamente menores, que tiene cualquier avión nuevo. Nadie nos dijo en aquel momento que la razón del cambio era que éramos el primer escuadrón de *Corsair* a bordo de un buque de la flota y que si hubiéramos reventado algunos neumáticos o tuviéramos que aterrizar en un portaaviones diferente no habría piezas de repuesto para nosotros ya que no había ninguna en la cadena de apoyo logístico. La Infantería de Marina tenía su base en las Islas Salomón desde febrero, por lo que disponía de apoyo logístico para el *Corsair*. Nuestra primera base en las Islas Salomón iba a ser Ondonga, 80 kilómetros al noreste de Guadalcanal. Posteriormente nos trasladamos a Bougainville, desde donde lanzamos nuestros ataques contra Rabaul".

"Mi primer derribo tuvo lugar el 1 de noviembre de 1943 cuando estábamos cubriendo el desembarco en la Bahía de la Emperatriz Augusta, en Bougainville. Estaba previsto que me colocara en situación sobre las 13:00 para relevar a Tommy Blackburn como cobertura superior. Poco después de salir de Ondonga con ocho aviones escuchamos al Je-



Los F4U-1A del VF-17 volando en formación cerrada. El avión más próximo era pilotado por el Lt(jg) Ira C. Kepford (16 victorias), el *Nº 8* por el Lt(jg) Earl May (8 victorias) y el *Nº 3* por el Lt(jg) Frederick J. Streig (5 victorias). A todos estos aparatos les faltan los mástiles de la antena, mientras que el segundo tiene una antena de látigo en lugar del mástil montado en la columna. (*Chance Vought*)

fe de Cazas de Bougainville informar sobre la llegada de un ataque japonés. Subimos acelerando hasta la altitud máxima y justo en aquel momento mi generador se estropeó, así que apagué la radio para ahorrar energía de la batería. En el momento en que nos acercamos a la punta sur de Bougainville estábamos a 20.000 pies. A cierta distancia hacia Buka, donde había algunos campos de aviación japoneses, vi tres diminutos puntos y yo sabía que no teníamos a ninguno de los nuestros por allí. Subí hacia el sol, en dirección a Rabaul, y me coloqué por encima de ellos. No nos vieron y pude realizar una aproximación lateral a gran altura sobre ellos. Moví mis alas en lugar de notificárselo a mi escuadrilla por la radio. No estaba seguro de que mis ametralladoras dispararan. De hecho, había planeado utilizar sólo las cuatro ametralladoras interiores en lugar de las seis en total; ni siquiera estaba seguro de que tuviera energía para estas cuatro. Éste era nuestro primer combate y yo estaba allí solo delante. Tenía una buena perspectiva de aquellos tipos. Veía las *albóndigas rojas* y sabía con seguridad que eran el enemigo. Al bajar me decidí por el jefe. Teníamos nuestras ametralladoras en una alineación óptica de 900 pies; en aquel momento la envergadura de ala del *Zero* cubría el anillo de 50 mm del alza de nuestras ametralladoras. Como sabía que sus depósitos de combustible se encontraban en la raíz del ala intenté alcanzar esa zona. En este caso concreto, que fue como la mayoría de los demás que tuve después, apreté el disparador durante dos o cuatro segundos y el avión cayó como una antorcha. Tan pronto como subí todos se colocaron en posición de *S partida* y se dirigieron hacia la cubierta. Les mantuvimos alejados de la escuadrilla de Tommy Blackburn, persiguiéndoles durante un rato, pero esto fue todo lo que conseguimos".

"No llegué a ver a ninguno dispararme. No había destellos de disparos a lo largo de las alas ni en la zona de la hélice. Nos perseguimos los unos a los otros hasta que sus supervivientes se dirigieron de vuelta hacia Rabaul y nosotros regresamos a casa".

"El 11 de noviembre nuestra misión consistía en cubrir a una agrupación táctica, compuesta por tres portaaviones, que iba a atacar Rabaul. Pusimos de nuevo los ganchos de la cola en nuestros aviones, que habíamos quitado para aligerarlos un poco. Nuestro trabajo consistía en volar hasta la agrupación táctica y cubrirla mientras lanzaba sus propios aviones, que tenían que atacar el tráfico marítimo y los campos de aviación de Rabaul y la zona de Puerto Simpson. Nos levantamos antes del amanecer y una vez más mantuvimos el silencio de radio. Había una cierta cantidad de nubes y avanzamos con dificultad para siquiera encontrar a la agrupación táctica, aunque sabíamos bastante bien donde se hallaba. La localizamos sobre las 09:00 y aterrizamos a bordo poco después de que

hubieran lanzado sus aviones. El VF-17 y un escuadrón de F6F proporcionaban la cobertura de los buques y yo estaba a bordo del *Essex*, buque insignia del jefe de la agrupación táctica, con la mitad del escuadrón, mientras que Tommy Blackburn iba a bordo de nuestro viejo amigo el *Bunker Hill* con el resto de la unidad. A las 13:00 despegamos de nuevo ya que ésta era la hora prevista para el ataque de los japoneses. Desde Rabaul llegó una gran incursión y algunos de nuestros muchachos hicieron un gran trabajo al impedir que sus aviones de ataque llegaran hasta los portaaviones. Yo participé una vez más en un gran combate aéreo que duró algún tiempo. Mi punto y yo estábamos persiguiendo a un solitario *Zero* que se dirigía de vuelta a Rabaul. Aquel tipo consiguió escapar metiéndose en una nube, colocándose justo fuera del alcance de tiro, así que tuvimos que esperar a que saliera; esto ocurrió una y otra vez. Estaba preparado para disparar, esperando a que reapareciera. De repente, surgió un avión y me dispuse a realizar un disparo con desviación total. Justo cuando apreté el disparador me di cuenta de que estaba disparando a un F4U. Inmediatamente solté el disparador y no pude ver de ninguna forma si había alcanzado al avión. A continuación, hicimos una señal de reorganización y el F4U se unió a mí. Me encontré entonces mirando a *BIG HOG*, el F4U-1A *Nº 1*, el avión de mi CO".

"No supe si le había tocado hasta que aterrizamos en el campo de aviación donde teníamos que repostar antes de dirigirnos hacia Ondonga. Entonces él me enseñó tres malditos agujeros en su avión. Me dijo: 'Roger, asqueroso tirador. Cuando aquellas seis ametralladoras de 12,7 me alcanzaron el avión se movió hacia un lado'. Esto es todo lo que me dijo. Nunca me imaginé que Tommy estuviera escondido en la nube; le habían alcanzado cuatro o cinco *Zero* y su parabrisas se había empañado. Al estar prácticamente ciego se ocultó en la nube, esperando a que se despejara su capot".

"En una misión en enero de 1944 me quedé totalmente solo, rezagado del resto cuando regresábamos a casa. Me encontré con un *Zero* que se dirigía de vuelta para aterrizar en Rabaul; no estábamos lejos de la costa de Puerto Simpson. Él hizo lo que yo creía que era un tonel de victoria y pensé: 'Ese hijo de puta no se va a salir con la suya', así que me fui tras él y le machaqué. Como era habitual, su avión se incendió, después se lanzó en paracaídas y yo decidí que él no se iba a salvar para ir a por nosotros al día siguiente. Di la vuelta e intenté apuntarle; realmente disparé mis ametralladoras, pero estaba demasiado cerca y debí haberle encuadrado. Pasó como una bala en su descenso y juraría que movió el puño hacia mí cuando casi arrollo la parte superior de su paracaídas. Le maldije y en el momento en que por fin me lo quité de la cabeza y miré alrededor me encontré con tres de sus compañeros justo en mi cola; uno en cada lado y otro justo detrás. Afortunadamente, yo pilotaba uno de los nuevos aviones que habíamos recogido en Espíritu y que estaba equipado con inyección de agua, lo cual le añadía unos 25 caballos de potencia, unos cuantos nudos más de velocidad. En todo momento veía a algunos de ellos disparando y yo sólo podía cambiar de altitud para no perder velocidad. Gradualmente me alejé de ellos y, aunque parecía que me iban a perseguir para siempre, realmente no fueron más de diez minutos. Conseguí regresar para celebrar otra victoria".



El Lt(jg) Doris C. *Chico* Freeman con su F4U-1A *Nº 34* en Ondonga, en noviembre de 1943. Este avión lleva dos distintivos de derribos tras sus victorias sobre dos *Zero* el 21 de noviembre. Sólo reclamó otros dos probables con esta unidad, pero más tarde llegaría a ser as con 9 derribos en el VF-84 en 1945. Freeman perdió la vida el 11 de mayo de 1945 cuando el USS *Bunker Hill* fue alcanzado por un *kamikaze*. (*Colección Killefer*)

VICTORIA EN EL SURESTE

Tras la toma por parte de los estadounidenses de Nueva Georgia, el 1 de noviembre de 1943, se realizó el desembarco del Cabo de Torokina, en Bougainville. En aquel momento había cuatro unidades de *Corsair* de la Infantería de Marina disponibles para apoyar el asalto, a saber los VMF -211, -212, -215 y -221. Bougainville, junto con la Isla Green y Emirau (aseguradas en fechas anteriores), ayudaron a formar un anillo que facilitaba el estrangulamiento de Rabaul, el principal bastión de la defensa japonesa de Nueva Bretaña, situada en el archipiélago de las Islas Bismarck. Para neutralizar las defensas aéreas de la fortaleza y para atacar sus líneas de suministro se utilizó la potencia aérea.

El 1st Lt Phillip C. DeLong prestaba sus servicios en el VMF-212 y consiguió sus dos primeras victorias (una pareja de *Zeke*) sobre el campo de aviación de Tobera, en Nueva Bretaña, el 9 de enero de 1944. Sus últimos tres derribos tuvieron lugar el 15 de febrero contra una formación de bombarderos de vuelo en picado *Val* D3A y, a continuación, él mismo describe esta acción:

"Cubríamos el desembarco en la Isla Green el 15 de febrero de 1944 y llegamos allí justo en el amanecer de aquel día. Los buques estaban allí abajo y después vi a los *Val*, había 15 de ellos. Eran bombarderos de vuelo en picado equipados con un tirador en el asiento de atrás. Les vi arrancando desde muy arriba para luego caer. No podía entender que les dejáramos ir hacia abajo, hacia los buques, así que me lancé detrás de ellos. Tenía una buena perspectiva del tirador y le disparé. A continuación, el avión explotó. Me encargué de otros dos de ellos. Mi punto tenía un fallo en la espoleta del armamento. Como no podía utilizar sus ametralladoras se limitó a acompañarme en la acción".

"Lo atacábamos todo: camiones, barcazas, barcos, a los nativos en los cocoteros, etc. Nuestras ametralladoras habían sido ajustadas para disparar a un punto fijo donde se encontrarían las balas de las seis ametralladoras. Si nos acercábamos mucho no le dábamos a nada, pero después de que las balas hubieran pasado a través del punto fijo solían esparcirse en un amplio cono. Esto nos permitía alcanzar una zona bastante amplia".

"Me reconocieron 11,166 derribos, ya que los derribos compartidos se dividían entre los tres: el Maj Hugh Elwood (5,166 derribos), el 1st Lt Allan Harrison y yo. El 23 de enero Elwood atacó a un *Zero* sobre la Bahía de Keravi y lo incendió. Yo llegué disparando y le provoqué algunas llamas. Harrison le alcanzó y consiguió hacerle explotar. Algunos minutos después ocurrió lo mismo con el siguiente avión; así que dividimos dos derribos entre los tres que estábamos. Aquella misma tarde compartí otro derribo con Elwood".

El F4U-1A *Nº 777*, BuNº 17777 después de un accidente de aterrizaje en Bougainville, el 14 de diciembre de 1943. El 1st Lt Phillip C. DeLong había pilotado anteriormente este avión en cuatro de sus misiones durante el mes de noviembre. Este aparato lleva un diseño de tres colores con un número estarcido delante de la insignia nacional. El distintivo del ala se aplicó según el primer estilo adoptado en el teatro de operaciones, con las barras blancas pintadas allí mismo. La cinta colocada por delante de la cúpula se utilizaba para sellar los paneles de acceso al depósito de combustible del fuselaje, de forma que se evitara que entraran gases en la cabina. (*USMC*)



LAS RECLAMACIONES DE VICTORIAS

A posteriori (y con los informes oficiales japoneses de bajas, capturados después de la guerra) se ha establecido que el enemigo perdió menos aviones en los combates aéreos de los que realmente habían reclamado como derribados las fuerzas aliadas. Por ejemplo, en el periodo de dos meses, del 17 de diciembre de 1943 al 19 de febrero de 1944 (la 11ª Flota Aérea de la Marina Imperial se retiró el 20 de febrero), los aliados reclamaron el derribo de 730 aviones. Por el contrario, la Marina Japonesa perdió unos 400 aviones durante ese periodo por todos los motivos posibles. A la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra japonés le fue igualmente mal y algunas unidades fueron completamente aniquiladas durante la campaña. Un gran número de aviones japoneses ni siquiera entró en combate, siendo destruidos sobre el terreno por los ataques aéreos. No se puede valorar estas cifras de forma precisa, pero se puede calcular que los aliados reclamaron aproximadamente el doble de la cantidad realmente derribada. Esta diferencia es notoriamente precisa si se compara con las reclamaciones realizadas en otros teatros de operaciones. Habitualmente se produce un exceso de reclamaciones durante los combates aéreos que se puede atribuir mayormente a la confusión de la batalla. Las imprecisiones en las reclamaciones y los errores en el reconocimiento de los aviones son de poca importancia si se comparan con los resultados globales obtenidos. Durante la campaña de las Islas Salomón los japoneses sufrieron bajas tan enormes que sus Fuerzas Aéreas fueron prácticamente incapaces, desde entonces, de enfrentarse a las fuerzas aliadas con la esperanza de conseguir algún tipo de victoria estratégica en los combates aéreos. Debido a estas bajas fue por lo que los japoneses recurrieron posteriormente a los ataques suicidas para intentar detener el avance estadounidense.

Las unidades de *Corsair* de las Islas Salomón produjeron los ases con mejores resultados con este modelo durante todo el conflicto. El Lt Robert M. Handson consiguió 25 victorias con los VMF-214 y -215, antes de resultar muerto en combate el 3 de febrero de 1944; recibió la Medalla de Honor del Congreso a título póstumo por sus derribos logrados el 1 de noviembre de 1943 y el 24 de enero de 1944. El Maj Gregory Boyington, al mando del VMF-214, consiguió 22 victorias con el *Corsair* a añadir a sus seis reclamaciones anteriores mientras voló con los *Tigres Voladores* en China. Recibió la Medalla de Honor por sus acciones el 17 de octubre de 1943, pero fue derribado y hecho prisionero el 3 de enero de 1944. El Lt Kenneth A. Walsh consiguió 20 victorias mientras prestó sus servicios en el VMF-124, recibiendo la Medalla de Honor en febrero de 1944. Reclamó su 21ª victoria, y última, el 22 de junio de 1945 mientras prestaba sus servicios en el VMF-222. El Capt Donald N. Aldrich del VMF-215 consiguió 20 victorias y su último derribo tuvo lugar el 9 de febrero de 1944. El Capt Wilbur J. Thomas, del VMF-213, logró 16,5 victorias durante esta campaña antes de reclamar otras dos con esta misma unidad el 16 de febrero de 1945, con lo cual sus reclama-

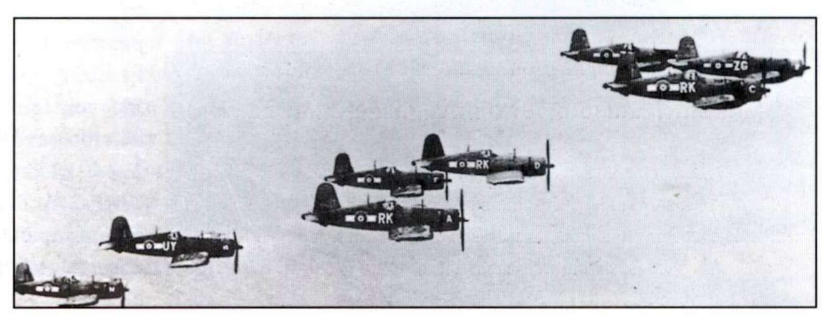
Tres F4U-1A de la RNZAF castigados por el clima se encuentran aparcados entre misión y misión en Guadalcanal, a mediados de 1944. En el momento en el que se tomó esta fotografía la amenaza de los ataques aéreos japoneses había disminuido hasta el punto de que los escuadrones se sentían con confianza como para poder estacionar las filas de aviones en campo abierto, en lugar de mantenerlos ocultos individualmente con revestimientos entre las palmeras. El código de la punta del plano de deriva de tres números se tomaba de los tres últimos números de la serie individual de cada avión; por ejemplo, el *Nº 393* era realmente el NZ5393. (*Jim Sullivan*)



ciones totales llegaron a 18,5. El VF-17 produjo el as con más victorias de la Marina en este teatro de operaciones en la persona del Lt Ira C. Kepford, al que se le reconocieron 16 victorias.

LOS F4U DE LA RNZAF

Rabaul era considerado un blanco demasiado difícil de atacar mediante un asalto directo y, por lo tanto, se le permitió que *cayera por su propio peso*. Tras la destrucción de la fuerza aérea japonesa de las Islas Salomón y de las Islas Bismarck, las unidades de *Corsair* de la Marina y de la Infantería de Marina siguieron hostigando este bastión atacando blancos terrestres. Los japoneses evacuaron los restos de su destrozado potencial aéreo el 20 de febrero de 1944. Las unidades de la Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda (RNZAF) de Bougainville, equipadas con *Corsair*, se unieron a las estadounidenses el 14 de mayo de 1944; la primera unidad que llegó fue el Sqn 20. Veteranas de las Islas Salomón con los P-40 *Kittyhawk* en 1943/1944, estas unidades *kiwis* aportaron su experiencia en el frente, ya que habían logrado un total de 99 victorias aéreas contra los japoneses en las operaciones hasta aquella fecha. Sin embargo, en el momento en el que llegaron los *Corsair* la potencia aérea del enemigo en las Islas Salomón era prácticamente inexistente y la RNZAF no pudo lograr más victorias aéreas. Sin amilanarse, hicieron su contribución a las acciones bélicas del Pacífico Sur realizando misiones de escolta y ataques terrestres en la zona, que sólo finalizaron en agosto de 1945 con la rendición final de Japón. En 1944/1945 un total de 13 unidades de la RNZAF recibieron los *Corsair*, con numeraciones entre el 14 y el 26. Distribuidas por el Pacífico Sur, estas unidades utilizaron las versiones del caza de Chance Vought/Goodyear F4U-1A, -1D y FG-1D. De los 424 aparatos enviados a los *kiwis* (364 -1A/-1D y 60 FG-1D), se perdieron más de 150 (el 35%), aunque sólo 17 de ellos fueron reconocidos oficialmente como acciones del enemigo. Los escuadrones rotaron en el frente durante periodos de tres meses desde las bases de Nueva Zelanda, pero los escuadrones que se marchaban dejaban los grupos de aviones en las pistas del frente para que fueran utilizados por sus sustitutos. Al contrario que los británicos, que se deshicieron de sus enormes cantidades de *Corsair* casi inmediatamente después de la II Guerra Mundial (véase el capítulo sobre la Aviación de la Flota para más detalles), la RNZAF apreció estos aviones y mantuvo en servicio varias unidades, especialmente de FG-1D. La última unidad que utilizó los *Corsair* en el frente fue el Sqn 14, que desarrolló funciones de ocupación con sus FG-1D en Japón hasta que los aliados se retiraron en octubre de 1948. Tras la paulatina disolución del escuadrón, los *Corsair* (todos desgastados veteranos de la guerra) fueron amontonados y quemados sin miramientos, finalizando de esta forma tan drástica la asociación de la RNZAF con el caza de Chance Vought.



Raramente se veían códigos de tres letras en los *Corsair kiwis*; esta formación muestra una mezcla de combinaciones que quizá señale la presencia de tres escuadrones independientes dentro de esta fuerza de ataque, a la que se ve dirigiéndose hacia su objetivo a comienzos de 1945. (*Jim Sullivan*)

LOS *CORSAIR* BRITÁNICOS

Debido a la escasa gama de aviones de caza y ataque que ofrecían los fabricantes navales especializados como Fairey y Blackburn, la Aviación de la Marina (FAA) se vio obligada a recurrir a cazas de la RAF modificados para la marina, como el *Sea Hurricane* y el *Seafire*, para reequipar inicialmente las alas de los portaaviones con ellos durante los oscuros días de 1941-1942. Aunque ambos modelos resultaron una gran mejora con respecto al *Fulmar* y al *Skua*, ninguno demostró un alcance verdaderamente suficiente como para operar a cierta distancia de las agrupaciones tácticas, ni tampoco poseían características seguras para el aterrizaje en las cubiertas.

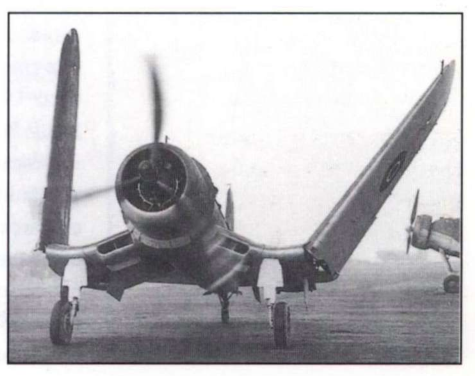
Afortunadamente para los angustiados aviadores navales de la FAA, el primer modelo de un auténtico caza concebido para los portaaviones, el *Wildcat* (Martlet) de Grumman, comenzó a llegar a Gran Bretaña en cantidades importantes a finales de 1941. Se trataba de un avión que disponía de un radio de acción más adecuado, era dócil en su configuración para el aterrizaje y podía arreglárselas en combate; su única verdadera desventaja era una velocidad máxima bastante modesta de 504 km/h. No obstante, la Marina lo aceptó rápidamente y, a su vez, lanzó una mirada de envidia hacia Occidente a través del Atlántico en busca de un aparato que complementase al *Wildcat*.

Aproximadamente en aquella misma época, la compañía Chance Vought de Connecticut estaba desarrollando las últimas fases de su caza, radicalmente nuevo, para la flota (el XF4U-1 *Corsair*), antes de entregarlo a la Marina de EE UU. Ferozmente rápido, este aparato se convirtió en el objeto de un acuerdo de préstamo entre los gobiernos británico y estadounidense. De hecho, tan popular resultó el *pájaro de las alas torcidas* que finalmente la FAA utilizó 2.012 *Corsair*, divididos en cuatro modelos, lo cual le otorgó a este avión la distinción de ser el modelo más abundante de EE UU que entró en el servicio de la Marina Real durante la II Guerra Mundial.

Con el transcurso de los años se ha dicho mucho sobre las deportivas características de manejo de este avión en las cubiertas de los portaaviones y las opiniones de los pilotos están aparentemente divididas según sus propias experiencias con el *Corsair*. Los aviadores navales de alta graduación de EE UU estaban convencidos de que el F4U-1 era un avión demasiado difícil de controlar para el piloto medio en 1942 ya que tenía un rebote incipiente debido a unos amortiguadores demasiado rígidos, una tendencia a la pérdida del par sin previo aviso y una escasa visibilidad por encima del morro durante la aproximación y el aterrizaje.

Estos factores provocaron que las unidades de la Marina de EE UU con base en los portaaviones fueran casi exclusivamente equipadas con el dócil *Hellcat* hasta que, finalmente, se refinó el F4U para las operaciones en las cubiertas a finales de 1944; en aquel momento, las unidades de *Corsair* de la FAA habían

Recién sacado del barco desde EE UU, un *Corsair II* que acaba de llegar rueda cautelosamente con las alas dobladas por la pista periférica en un anónimo campo de aviación de Gran Bretaña a comienzos de 1944. Justo detrás de los alerones del capot se puede ver la cabeza del piloto, asomándose por la cabina para ver lo que tiene delante. Oculto en la bruma invernal se encuentra un solitario *Swordfish*, además de una pareja de *Martlets*. A pesar de su superioridad sobre todos los cazas anteriores de la FAA, no todos los aviadores navales con mucha experiencia se enamoraron del *Corsair*, como lo demuestra el Capt Eric Winkle Brown en la siguiente cita: "Por raro que parezca, la Marina Real no tenía tantos prejuicios como la Marina de EE UU en cuanto a las características de aterrizaje en cubierta y autorizó el *Corsair* para las operaciones en cubiertas unos nueve meses antes que su colega estadounidense. Se reconoció que los obstáculos para la utilización del *Corsair* a bordo de los buques no eran insuperables, pero sólo puedo entender que la aparentemente inmediata aceptación de los Jefes del Almirantazgo del caza de Chance Vought para las operaciones en los portaaviones se debiera exclusivamente a las exigencias del momento, ya que el comportamiento del *Corsair* en los aterrizajes era realmente malo". (*Phil Jarrett*)





Después de finalizar el ciclo de aterrizajes, el personal de cubierta lleva apresuradamente un trío de *Corsair* hasta sus lugares apropiados bajo la atenta mirada de un grupo de oficiales de alta graduación en el centro de la fotografía. Desgraciadamente, no se conoce ni el portaaviones ni la unidad, aunque el código *7* denota que los *Corsair* pertenecen a uno de los muchos escuadrones de instrucción equipados con este modelo durante 1944. De pie, detrás de la cabina del *7T*, se encuentra el Jefe de Vuelo del portaaviones, mapa en mano, que acaba de pilotar uno de los aviones hasta la cubierta. (*Aeroplane*)

acumulado una experiencia de casi un año en los portaaviones e igualmente habían entrado en combate desde los portaaviones tanto en Europa como en el Pacífico desde abril de 1944.

Los británicos, que en ningún momento se detuvieron por la reputación *salvaje* del avión, comenzaron a reequiparse con el *Corsair I* desde mediados de 1943 en adelante, instruyendo a los escuadrones para las operaciones marítimas desde aquel mismo momento. Entre las ligeras modificaciones que se le hicieron a este avión estaba el recorte de las alas en 20 cm debido a las dimensiones más reducidas de las cubiertas de los hangares de los portaaviones británicos. Este cambio en la envergadura de las alas trajo consigo la ventaja no esperada de una mayor penetración, lo cual eliminaba en parte la tendencia de este avión a *flotar* en las fases finales del aterrizaje. Sin embargo, a pesar de esta modificación los pilotos más veteranos de la FAA expresaron miedos parecidos a los de sus primos estadounidenses.

Sin embargo, a comienzos de 1944 se formaron ocho unidades expresamente para operaciones en los portaaviones, tanto en la flota de la Defensa Nacional como en la de Extremo Oriente; en el día de la victoria sobre Japón este número llegó finalmente de forma asombrosa a 18 unidades. El F4U-1 *birdcage* (*pajarera*) original, conocido como *Corsair I* (95 entregados), fue el modelo inicial que se envió a los Sqn 1830 y 1833 desde EE UU, pero ninguno de ellos llegó a entrar en combate. Este honor recayó en el más definitivo Mk II, una versión británica del F4U-1A, que fue entregado por la cantidad de 510 aparatos. Los preparativos terminaron a finales de 1943 y los *Corsair II* se cargaron a bordo de los portaaviones de escolta para su envío a Gran Bretaña.

En abril de 1944 la Flota de la Defensa Nacional se sintió lo suficientemente segura como para lanzar el *Corsair II* al combate y, consiguientemente, 28 aviones de los Sqns 1834 y 1836 facilitaron la cobertura superior el día 3 de aquel mes como Ala de Caza Naval 47 para la Operación *Tungsten*, un ataque aéreo de seis portaaviones (121 aviones) contra el acorazado alemán *Tirpitz*. Como parte del ala aérea del HMS *Victorious*, los pilotos de los *Corsair* no se encontraron a ningún avión enemigo durante la incursión del amanecer y volvieron al portaaviones sin haber comprobado su temple combinado; la contribución del *Corsair* a la guerra contra Alemania se limitó al apoyo hasta agosto de los ataques de la Flota de la Defensa Nacional contra este blanco.

El debut en combate del *Corsair* en el Océano Índico tuvo lugar al mismo tiempo que el primer ataque contra el *Tirpitz* en abril de 1944, aunque esta acción fue una operación mucho menos organizada que la operación *Tungsten*. Se emplearon los Sqns 1830 y 1833, que formaban el Ala de Caza 15 a bordo del HMS *Illustrious*, para despejar la zona al este de Ceilán de buques piratas contra el comercio y, aunque los combates reales fueron escasos, esto le dio la oportunidad a la FAA de operar conjuntamente con la Marina de EE UU por medio del USS *Saratoga* y de su ala aérea embarcada.

La fuerza del *Corsair* en este teatro de operaciones se dobló de forma efectiva en julio con la llegada del *Victorious*. También llegó a Ceilán el Sqn 1837 para unirse al *Illustrious*, aumentando la fuerza embarcada por buque hasta 42 *Corsair II* cada uno, divididos equitativamente entre un

trío de unidades. Esta fuerza mayor tuvo la posibilidad de demostrar su valía el 25 de julio cuanto atacó la Isla de Sabang, aunque los *Corsair* asumieron una posición retrasada con respecto a los tres acorazados, los siete cruceros y los dos destructores que cañonearon el puerto y las instalaciones de almacenamiento de petróleo.

Mientras cubrían la retirada de la fuerza, se dio la oportunidad a un trío de unidades de iniciar al *Corsair* en el combate aéreo cuando unos cuantos aviones enemigos intentaron atacar a los buques de guerra. El Sqn 1830 reclamó tres *Zeke*, mientras que su compañero, el Sqn 1833 del Ala de Caza 15, derribó dos *Zeke* y un bombardero *Sally* Ki 21. Finalmente, el único derribo que cayó ante el *Victorious* fue otro *Zeke*, que fue derribado por un *Corsair* del Sqn 1838, asignado de forma provisional al buque. Aparte de ser el primero de los casi 50 derribos de la FAA con el *Corsair,* estas victorias fueron también las primeras victorias desde las cubiertas para este caza, aunque su registro desde las bases en tierra se acercaba a las cuatro cifras después de 17 meses de combates con la Infantería de Marina y la Marina de EE UU.

Después de otros ataques contra objetivos sin oposición aérea, los pilotos de los *Corsair* se enfrentaron al enemigo nuevamente en los cielos de las Islas Car Nicobar en octubre de 1944, aunque esta vez sólo llevaron la bandera del *Corsair* las unidades del *Victorious*. Un puñado de *Oscar* que defendían las islas fueron derribados en los desiguales enfrentamientos que tuvieron lugar, acabando con siete cazas del Ejército de Tierra frente a la pérdida de dos *Corsair* y un *Hellcat.* El Lt Leslie Durno, un canadiense del Sqn 1834, reclamó cuatro de este total, derribando un caza él solo y compartiendo tres con su punto; existe una cierta confusión en cuanto a la identidad correcta de este piloto ya que en esta época también se informó de la adscripción de un escocés de nombre Lt Alec Durno al Sqn 1834 como comandante de aeronave.

Una de las últimas operaciones realizadas por los *Corsair* en este teatro de operaciones tuvo lugar el 4 de enero de 1945 cuando el *Victorious* intervino en apoyo del ataque contra la refinería de Pangkalan Brandan, nuevamente en Sumatra; esta incursión se consideró como un ensayo de un ataque más importante contra Palembang tres semanas después. A los pilotos del Ala de Caza 47 se les asignó la misión de proporcionar la cobertura superior (junto con los *Seafire* F III del *Indefatigable*) para los *Avenger* y, consiguientemente, se enfrentaron contra una fuerza de *Oscar*, así como contra un puñado de aviones de reconocimiento *Dinah* y bombarderos *Sally*. Se derribaron doce aviones frente a la pérdida de un único *Avenger;* siete de estos derribos correspondieron a pilotos del *Corsair;* el Lt Durno compartió un *Dinah* y un *Sally*, mientras que el Sub Lt Don Sheppard del Sqn 1836 (también canadiense) reclamó dos *Oscar,* ya que su unidad derribó cinco cazas Nakajima.

Con la creación de la Flota Británica del Pacífico (BPF) en enero de 1945, la Marina Real trasladó su fuerza desde Trincomalee a Sidney y, en la ruta hacia su nuevo destino, los principales oficiales decidieron utilizar sus abundantes cantidades de aparatos de los cuatro grandes portaaviones de la flota para atacar la enorme refinería de Pladjoe, antiguamente de la Shell, cerca de Palembang en Sumatra; esta incursión se había planeado desde comienzos de diciembre de 1944. Con el nombre clave de *Meridian One* y *Two*, se lanzaron 144 salidas el 24 de enero, seguidas de más in-

El solitario as de la Real Infantería de Marina durante la II Guerra Mundial, el entonces Maj (posteriormente Lieutenant Colonel) Ronnie Hay disfrutó de una carrera de combate con muchos éxitos, pilotando todos los modelos de caza de la FAA, incluidos tanto el *Skua* como el *Fulmar I.* Después de conseguir derribos en estos dos modelos de caza de la flota, escasamente efectivos, Hay se deleitó con la potencia y la maniobrabilidad del *Corsair* señalando que "por vez primera en los cuatro años de guerra estábamos en lo más alto del combate (los señores del aire) ya que nadie nos podía tocar, y eso hizo que nuestra moral fuera como la *más alta de los ases*". (*Ronnie Hay*)





Las nubes tormentosas de primera hora de la mañana, que han dejado charcos en la cubierta de acero del HMS *Victorious*, quedan atrás conforme el portaaviones avanza hacia las Indias Orientales. Se puede localizar a los marineros entre las apretadas filas de *Corsair II* de los Sqn 1834 y 1836, preparando los aviones para su siguiente ataque contra Sumatra en enero de 1945. Los *Corsair*, que llevan un número *7* en la puerta derecha del tren de aterrizaje y una letra en el amortiguador contrario, son del Sqn 1834, mientras que los de la *8A* a la *T* en las patas del tren de aterrizaje son del 1836. (*Phil Jarrett*)

cursiones cinco días después; el primero de estos ataques fue la segunda fuerza más grande dispuesta por la FAA durante la II Guerra Mundial. En el primer ataque fueron 32 *Corsair* del *Illustrious* y del *Victorious*, que realizaron funciones de escolta de los bombarderos (16 muy cerca de los bombarderos y un número igual volando como cobertura superior) y otros 24 en una misión de caza libre desde el *Ramrod* contra los campos de aviación locales.

La artillería antiaérea alcanzó a un gran número de los incursores del *Ramrod*, que no consiguieron impedir que los *Tojo*, *Nicks* y *Oscar* japoneses se lanzaran contra la fuerza principal de ataque. Se perdieron cinco *Corsair*, pero a cambio se destruyeron sobre el terreno 34 aviones japoneses; la escasa presencia del enemigo en el aire durante estos ataques significó que los *Corsair* de escolta fueran los únicos que entraron en combate. Más de 20 cazas del enemigo atacaron a la fuerza, pero los pilotos de los *Corsair* que realizaban la cobertura superior se mantuvieron firmes en su función en particular y reclamaron ocho frente a la pérdida de un único *Corsair* del Sqn 1833 (derribado por un *Tojo*) en un combate que se desarrolló alrededor de los *Avenger.*

El que obtuvo un mejor resultado con un *Oscar* y un *Tojo* en esta salida fue el veterano as de la Marina, Maj (posteriormente Lieutenant Colonel) Ronnie Hay, que prestaba sus servicios como Jefe de Ala en el Ala 47 durante aquel periodo. Piloto de caza de la FAA en el frente desde 1939, Hay había conseguido un derribo compartido con los Skuas en 1940 durante la Batalla de Noruega con el Sqn 801 desde el *Ark Royal*, seguido de siete victorias individuales o compartidas en el Mediterráneo en 1941 como parte de la Fuerza *H* de Fulmar I con el Sqn 808, también a bordo del *Ark*.

Su función en los ataques de Palembang fue única ya que se le nombró Coordinador Aéreo, lo que implicaba su supervisión de las diferentes formaciones de ataque en cuanto a que atacaran la refinería en las horas previstas desde diversas direcciones según se había establecido; Hay había sido uno de los pocos pilotos de la FAA enviados por la Marina al exclusivo curso de Jefes de Ala de la RAF en Charmy Down en abril de 1943. Empapado en todo lo relativo a ataques aéreos masivos, fue enviado al Mediterráneo para instruir sobre la materia, antes de ser destinado a Ceilán como Jefe de Vuelo de la Bahía de China. Con la llegada del *Corsair* al teatro de operaciones a comienzos de 1943, Hay sintió que las *aguas rezagadas* del conflicto en el Extremo Oriente por fin recibían la seriedad que merecían, por lo que, consiguientemente, se las arregló para dejar la mesa de despacho y volver a los vuelos operativos, siendo recibido por el *Victorious,* que recibió de buen grado tanto su experiencia de combate como sus conocimientos previos en la táctica de ataques. Por fin, en Palembang puso la teoría en práctica a gran escala.

Los ataques continuaron durante algún tiempo y durante ese periodo Hay y su escuadrilla de otros tres pilotos (entre ellos el único as de la FAA del *Corsair* durante el conflicto, el Sub Lt canadiense Don Sheppard) seleccionados en su mayor parte del Sqn 1836, patrullaron como una escuadrilla integral entre los *Corsair* de la fuerza de ataque y los que volaban como cobertura superior. Hay pilotaba su *Corsair II* JT 427 (adecuadamente conocido con la clave *TRH*) modificado en campaña, que poseía cámaras verticales y oblicuas para permitirle grabar vistas del blanco para la eva-

luación posterior al ataque (Hay también tenía el curso de interpretación fotográfica de la RAF de Benson, en el que aprendió a realizar misiones de solapación de líneas verticales a gran altura, consiguiendo de esta forma las fotografías más precisas para las evaluaciones posteriores a los ataques). De hecho, consiguió sus cuatro derribos de *Corsair* con este aparato, y debido a su especial adaptación fue probablemente el único de su especie asignado a un piloto a bordo tanto del *Victorious* como del *Illustrious*. Hay reflexiona sobre esta misión, y sobre el *Corsair* en general, en este teatro de operaciones, en la siguiente entrevista, especialmente realizada para este volumen:



Una vez en el aire, los escuadrones solían tener la misión de proporcionar la cobertura de caza para los *Avenger II* y los *Firefly I*; una unidad permanecía muy cerca de los vulnerables bombarderos, mientras que el segundo escuadrón solía patrullar por encima de la formación. Esta impresionante toma muestra a los aviones del Ala de Caza Nº 6, mandada por el Maj Ronnie Hay, en un desfile de aviones de la Real Aviación de la Marina en Colombo, Ceilán, en mayo de 1944. Estos *Corsair* llevan una combinación de códigos y unos distintivos nacionales en un tamaño poco habitual. (*Ronnie Hay*)

"Con el *Corsair* uno se sentía como si estuviera literalmente atado con correas en el sillón de su sala de estar, así de grande era la cabina. Verdaderamente uno se sentía como un *rey* sentado allí, con una visibilidad prácticamente ilimitada a través del capot de la burbuja del Mark II. Pilotábamos aquellos aviones con mucha fuerza y un hecho que ilustra este punto es que un poco después del espectáculo de Sumatra nos aventuramos hacia el norte, hacia Okinawa en dirección a la operación *Iceberg*, donde me encontré con un campo de aviación, en las Islas del Almirantazgo, repleto de los últimos F4U-4 especiales, en brillante azul marino, esperando su embarque de vuelta a EE UU. Me encontré con el oficial de la Marina de EE UU a cargo de esta operación y le pregunté qué era lo que pasaba. Él me dijo que se devolvían a Estados Unidos para una revisión general y para las reparaciones antes de mandarlos al frente de nuevo. Me interesé por la utilización particular en servicio de cada aparato y me contestó que habían realizado unas 500 horas de vuelo cada uno. Estaba asombrado y le contesté que nuestros *Corsair II* habían acumulado casi 2.000 horas cada uno y estaban tan cerca de una revisión general o de un mantenimiento en profundidad como el día en que fueron fabricados. Le aventuré un cambio por el cual yo cogería uno de sus aparatos fuera de servicio en lugar de mi viejo cacharro y me contestó: `Seguro, hombre, puede coger el que más le guste. Cualquiera que vaya a la *línea peligrosa* puede coger el que quiera´. Desgraciadamente, temí que mi almirante localizara el diseño azul brillante del F4U-4 colocado entre las filas de los *Corsair II* gris marino del *Victorious*".

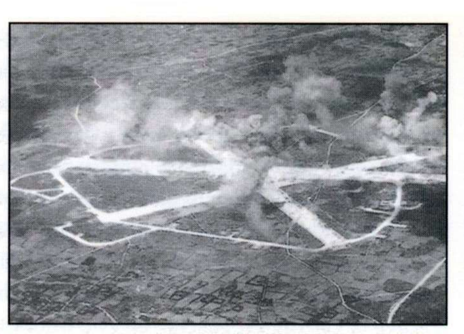
"Al regresar a Palembang, todos los *Corsair* enviados hacia los objetivos llevaban los depósitos auxiliares que permitían un máximo de cinco horas de vuelo. Utilizábamos en primer lugar el combustible exterior y nos deshacíamos de ellos en cuanto entrábamos en combate. Yo había adoptado una formación libre sobre el objetivo para mi escuadrilla de cuatro aviones, con Sheppard detrás de mí. Nos acercábamos lentamente comprobando dónde estaban los japoneses y cómo iban a responder a la incursión en curso".

"El primer ataque contra las refinerías tuvo un impacto limitado y fracasó en términos de blancos destruidos ya que, debido al propio número de aviones participantes, mi capacidad para coordinar las formaciones de *Avenger II, Firefly I, Hellcat I, Corsair II y Seafire F III* quedó bastante limitada, especialmente después de que se alcanzaran los depósitos de combustible y toda la zona se oscureciera debido al denso humo negro. Por lo tanto, trasladé mi escuadrilla a una posición desde la que pudiera proteger a los *Avenger* si los cazas enemigos aparecían. Lo siguiente de lo que me enteré fue de un *Tojo* que pasó como una exha-

El *Corsair II* JT 422 es un ejemplo típico de los 36 cazas de Chance Vought que componían el Ala de Caza Nº 47 a bordo del HMS *Victorious* en 1944/1945. El código de dos letras del Sqn 1836 se puede ver claramente, al igual que la letra T, toscamente pintada a la izquierda del número 8; en última instancia, a todos los aparatos del escuadrón se les pintó esta segunda letra en el periodo de las incursiones contra Palembang, a finales de enero de 1945. En esta ocasión, el JT422 con la pintura sucia y sin brillo, era pilotado por un Lt Knight. (*Ronnie Hay*)



lación por delante de mí, lanzado frenéticamente para atacar a los bombarderos; rápidamente lo fijé en el alza y disparé una ráfaga de dos segundos en su dirección. Debí de alcanzar su depósito de combustible porque el avión explotó. Poco después localizamos un *Oscar* y le ordené a la escuadrilla que fuera a por él hasta el nivel de la selva pero, al contrario que el *Tojo*, se negó a arder y, en lugar de esto, chocó contra el suelo a mucha velocidad".



Una toma típica de las que conseguía Ronnie Hay desde su *Corsair II* de reconocimiento, especialmente modificado; en esta fotografía se puede ver el campo de aviación de la Isla de Miyako, en la cadena de Sakishima Gunto, bajo el ataque de los *Avenger II* y los *Corsair II* de la FAA, en marzo de 1945. Durante estas incursiones, los bombarderos de la Marina se concentraron en la destrucción de las pistas, para limitar de esta forma la utilización del campo de aviación como puesto de estacionamiento para la aviación que volaba hacia Okinawa desde Formosa. (*Ronnie Hay*)

"Cinco días después, justo tras la operación *Meridian Two*, intentaba realizar una serie de pasadas fotográficas después del ataque con solapación de líneas verticales sobre el emplazamiento de la refinería cuando nos encontramos con una escuadrilla mixta de cuatro *Tojo* y *Oscar*. Esto detuvo inmediatamente el trabajo de reconocimiento y Sheppard y yo eliminamos rápidamente a uno de cada con dos medios derribos cada uno. Al combatir contra los cazas japoneses simplemente usábamos nuestra mayor velocidad para realizar solitarias pasadas en picado contra ellos, evitando a toda costa la tentación de virar hacia ellos. Disfrutábamos de una ventaja tal, en cuanto a la velocidad sobre ambos modelos, que no tenía sentido ir más despacio para entrar en combate".

Después de haber intentado conseguir con intensidad y durante mucho tiempo *una parte de la acción* en el Pacífico, la Marina Real estaba decidida a tener una buena actuación, lo cual implicaba a su vez intensas salidas de combate y escoltas para estas unidades: los Sqns 1830 y 1833 en el *Illustrious*, los 1834 y 1836 en el *Victorious* y los 1841 y 1842 en el *Formidable*. La composición habitual de los escuadrones a lo largo de los ocho meses de combates de 1945 era de 18 *Corsair II*, aunque con la llegada del *Formidable* en abril, el Mk-IV fabricado por Goodyear realizó su debut en combate.

Volviendo brevemente a los ataques *Meridian* contra las refinerías de Pladjoe en su fase final, aparte de los derribos individuales de Hay y Sheppard, los Sqns 1830 y 1834 compartieron otros tres aviones más. Sin embargo, el Lt Durno, que había conseguido un derribo y cuatro compartidos, todos con el *Corsair*, fue uno de los dos pilotos que se perdieron en esta incursión; fue derribado cuando atacaba un campo de aviación y hecho prisionero. Desgraciadamente, fue decapitado en la prisión de Changi en agosto de 1945 junto con unos cuantos aviadores más de la FAA derribados en la incursión de Palembang.

Después de un descanso en Sidney, la Flota Británica del Pacífico unió sus fuerzas a la 5ª Flota de EE UU para formar la Agrupación Táctica 57 y de los 270 aviones de la FAA (divididos en cinco portaaviones) que entraron en esta fuerza, 110 fueron *Corsair*. La batalla de Okinawa, nombre clave *Iceberg*, fue el primer combate en serio en el Pacífico de la BPF, que comenzó el 26 de marzo y en la que se lanzaron ataques contra Sakishima y Gunto. Aparte de las funciones de ataque y de eliminación de la artillería antiaérea, las unidades de *Corsair* se mantuvieron ocupadas rechazando a los *kamikazes*, como Ronnie Hay presenció de primera mano:

"La amenaza aérea más importante y mortal que presentaron los japoneses durante los últimos meses de la guerra

Otra misión de ataque que ha finalizado, los pilotos de los Sqn 1834 y 1836 se dirigen a la sala de personal en formación de fila de frente. El tercer piloto por la derecha es el canadiense Lt Don Sheppard, el único as exclusivamente de *Corsair* que produjo la FAA en la II Guerra Mundial. (*Ronnie Hay*)



llegó en la forma de los ataques *kamikazes*. Sufrimos algunos momentos muy desagradables con las cubiertas de los portaaviones llenas de explosiones y los aviones con el combustible esperando para aproarse al viento antes de recibir el permiso para despegar. Recuerdo que estaba sentado allí en mi avión mientras la cubierta se recuperaba lentamente, momentos antes de despegar, y como de repente los cañones del buque abrían fuego y yo estiraba el cuello hacia el cielo en busca de un *Zeke* o un *Val,* lanzado como el diablo para enterrarse a sí mismo en las entrañas del portaaviones. Recuerdo cómo estaba sentado en la cabina observando a un *kamikaze* que había fallado por poco al *Indom*, estando éste a punto de lanzar su ala aérea a menos de un kilómetro de nosotros. Afortunadamente, fui el primero en despegar y tan pronto como dieron la señal salí, seguido de mi escuadrilla; ¡lástima de los pobres diablos que quedaron detrás!".

Durante aquellos ataques, que duraron hasta mediados de abril, los *Corsair* reclamaron diez aviones japoneses, divididos entre el *Victorious* y el *Illustrious*. Al tomar de nuevo parte en los combates el 4 de mayo, los Corsair de la BPF interceptaron una formación de 20 aviones enemigos diversos que iba a atacar a la fuerza de portaaviones. Entre los defensores se encontraba Don Sheppard, que derribó un *Judy* consiguiendo su condición de as; los *Corsair* del *Victorious* reclamaron otros tres aviones. Al día siguiente, un *Corsair IV* del Sqn 1841, recientemente llegado, derribó un *Zeke,* reclamando de esta forma la primera victoria aérea del *Formidable*.

Finalmente, después de un mes de ataques, se derrotó a los defensores de Okinawa, pero no sin sufrir antes graves daños en los portaaviones de la Agrupación Táctica 57; dos tercios de los 270 aviones enviados desde Sidney habían sido derribados o dañados, un gran porcentaje de ellos por medio de los ataques *kamikazes*. Después de un descanso de R&R, los portaaviones volvieron a la zona de guerra por última vez en julio, utilizándose las unidades de *Corsair* mayoritariamente en ataques desde el *Ramrod* contra los campos de aviación ya que, por aquel entonces, había desaparecido toda oposición aérea. De hecho, antes del día de la victoria sobre Japón sólo se lograron dos derribos más, y ambos por parte del Sqn 1841 (se reclamó un *Kate* a finales de julio, seguido de un *Grace* el 9 de agosto).

Más tarde, en aquel día memorable, justamente cuando parecía que ya se había escenificado el acto final de la FAA con los *Corsair,* un veterano jefe de escuadrilla canadiense del Sqn 1841, de nombre Lt Robert Hampton Gray, realizó el sacrificio final durante un ataque contra el tráfico marítimo en la costa de Honshu. Alcanzado por la artillería antiaérea, se acercó sin embargo a 50 pies de su blanco, una aproximación característica que él había usado una y otra vez primero en la campaña de Noruega en abril de 1944 y luego durante las semanas finales de la guerra contra la masa territorial de Japón desde el *Formidable*. Esta vez la suerte no estuvo de su lado y desapareció en la explosión resultante cuando su objetivo estalló. A Gray se le concedió la Cruz Victoria, siendo el segundo piloto de los dos únicos de la Marina que recibió la más alta condecoración militar británica de la II Guerra Mundial.

De esta forma finalizó la guerra para los Corsair de la FAA. De los 18 escuadrones que finalmente se equiparon con este modelo, 8 entraron en combate. Sólo dos de las cuatro versiones que utilizó la FAA se utilizaron en acción y de los más de 2.000 recibidos, aproximadamente unos 40 se mantuvieron en servicio hasta 1946.

El *Victorious* envió a los *Corsair II/IV* y a los *Avenger II* en ataques contra Japón hasta el 11 de agosto de 1945. Con su personal sufriendo el cansancio de combate y con los suministros cada vez más escasos, este portaaviones fue retirado, junto con el grueso de la Agrupación Táctica 38 de la Flota Británica del Pacífico, y se le ordenó regresar a Sidney. Antes de su marcha, el buque fue reabastecido en el mar por los buques de apoyo de la flota, tomándose esta fotografía poco después de que esto tuviera lugar. Estacionado en la cubierta entre los *Corsair* y los *Avenger II* se encuentra un solitario *Sea Otter* del Sqn 1701. (*Ronnie Hay*)



EL PACÍFICO CENTRAL

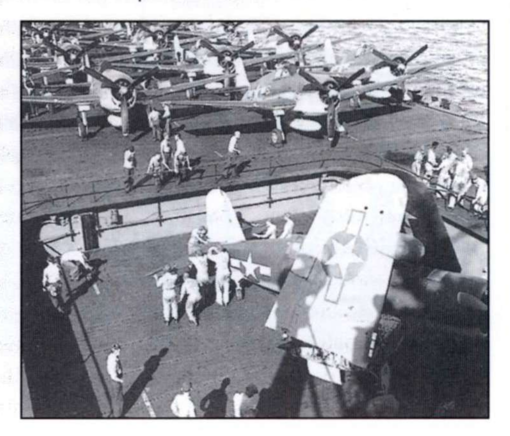
Mientras que las unidades con base en tierra habían realizado la mayor parte del trabajo en el Pacífico Suroeste, el vasto teatro de operaciones del Pacífico Central se convirtió fundamentalmente en dominio de los portaaviones. Sin embargo, los *Corsair* tenían sus bases en varias islas del Pacífico y a estas unidades se les ordenó principalmente que atacaran unidades del enemigo que habían sido rodeadas por los portaaviones durante la campaña de avance de isla en isla. Los F4U de la Infantería de Marina realizaron el trabajo en las Islas Gillbert y en las Islas Marshall, por ejemplo, siendo la mayoría de las misiones realizadas de este tipo de ataque terrestre; por aquel entonces quedaban pocos aviones japoneses operando en esas zonas.

Los F4U de la Infantería de Marina también participaron en gran medida en los combates aéreos asociados a la ocupación de las Islas Marianas; los aviones de la Agrupación Táctica 58 (casi todos *Hellcat*) destruyeron unos 200 cazas enemigos reunidos en Saipan y Tinian, en lo que se conoció como el *Tiro al pato de las Marianas*. Sin embargo, las unidades con base en tierra en este teatro de operaciones participaron en más enfrentamientos aéreos con la llegada de la campaña de las Islas Filipinas, donde realizaron misiones de patrullas aéreas de combate para los portaaviones que tomaron parte en la invasión de Leyte en octubre de 1944. Las unidades de *Corsair* de la Infantería de Marina mantuvieron su colaboración en la liberación de las Islas Filipinas con el lanzamiento de misiones de ataque terrestre en apoyo de las fuerzas en avance. Según proseguía la campaña, los rápidos portaaviones del Almirante Chester Nimitz continuaron su travesía por el Pacífico Central.

El VF-17 había sido el primero en demostrar la adecuación del *Corsair* para las operaciones desde los portaaviones antes de su despliegue final como unidades con base en tierra. Habían trabajado con los técnicos de Chance Vought para mejorar las deficiencias del *Corsair* y las mejoras resultantes ayudaron a convencer a la Oficina de Aeronáutica de su valía; en abril de 1944 se autorizó al F4U para su utilización en los portaaviones. Sin embargo, por aquel entonces la disponibilidad del F6F había provocado la amplia utilización de este modelo en la flota de portaaviones rápidos, en lugar del *Corsair,* más polivalente.

El primer despliegue de los *Corsair* de la Marina de EE UU a bordo de un portaaviones comenzó el 9 de enero de 1944 en el USS *Enterprise.* El VF(N)-101 (en realidad la segunda mitad del VF(N)-75, que se había quedado atrás a finales de 1943 debido a retrasos en el equipamiento), equipado con los F4U-2, comenzó las operaciones como parte del Gru-

El primer despliegue de *Corsair* de la Marina de EE UU comenzó el 9 de enero de 1944 cuando el VF(N)-101, bajo el mando del Lt Cdr Richard E. Harmer, embarcó a bordo del USS *Enterprise* como parte del Grupo Aéreo 10. Equipado con cazas nocturnos F4U-2, a esta unidad se le asignó la defensa de la flota frente a los ataques nocturnos japoneses. Al VF(N)-101 se le reconoció el derribo de cinco aviones enemigos, uno probable y tres dañados. En este caso, se sube un F4U-2 a la cubierta a última hora de la tarde, mientras que por detrás se pueden ver los *Hellcat* del VF-10. (*Archivos Nacionales, Pete Mersky*)



po Aéreo 10 bajo el mando del Lt Cdr Richard E. *Chick* Harmer (anteriormente segundo jefe del VF(N)-75, Harmer era veterano de Guadalcanal con el F4F y había prestado sus servicios con el VF-3 a bordo del *Saratoga* en 1942). En este periodo también se estableció un segundo destacamento del VF(N)-101 con cuatro *Corsair* a bordo del *Intrepid* en el Ala Aérea 6. La primera interceptación nocturna del *Enterprise* tuvo lugar el 19 de febrero de 1944.



El F4U-1A *Nº 122* del VMF-111 fue el único avión en recibir una condecoración oficial por su servicio en combate durante la II Guerra Mundial. Operando desde las Islas Gillbert y Marshall, este avión aparece con 100 distintivos de misiones que denotan el número de salidas que realizó con el mismo motor; nunca tuvo que regresar debido a un problema mecánico. El VMF-111, junto con otras unidades con base en tierra, tuvo la misión de destruir las guarniciones japonesas que se habían dejado atrás y entabló pocos combates aire-aire. (*Phil Jarrett*)

Operar en un portaaviones de noche es, probablemente, la misión más difícil que puede tener que realizar un aviador naval. Al ser esto así, resulta irónico que la Marina de EE UU introdujera el *Corsair*, difícil de controlar, en el servicio en la flota con esta función, especialmente cuando se tiene en cuenta la actitud del Estado Mayor con respecto a este avión. Los modelos de caza nocturno del F4U también prestaron sus servicios en el VMF(N)-532, con base en tierra, bajo el mando del Maj Everett Vaughn, y en el VF(N)-75 mandado por el Lt Cdr William J. Widhelm. En total, a estas unidades se les reconocieron 14 aviones derribados, 4 probables y 3 dañados.

Los despliegues de los portaaviones con *Corsair* de la Infantería de Marina fueron una respuesta directa a los ataques suicidas japoneses contra los blancos navales aliados. Los ataques *kamikazes* comenzaron en masa durante la invasión de Leyte, que tuvo lugar a finales de octubre de 1944 y, aunque esta forma de ataque nació de la desesperación, a los japoneses les pareció muy eficaz. Aunque valoraron en exceso los resultados de los ataques, pese a todo estaban causando graves daños. Los ataques *kamikazes* sólo se produjeron durante un breve periodo de tiempo, pero se convirtieron en la causa de más de una quinta parte de todos los hundimientos y casi la mitad de los daños sufridos por los buques estadounidenses durante toda la II Guerra Mundial.

Sólo había una forma de que los estadounidenses se defendieran de esta nueva amenaza y ésta era a través de la cobertura de los cazas. La Marina necesitaba tantos cazas como pudiera conseguir y portaaviones desde los cuales utilizarlos. Sin embargo, simplemente, no disponía de suficientes pilotos para afrontar sus necesidades ya que se había recortado el programa de instrucción según había ido cambiando de forma global el sentido del conflicto; por lo tanto, se ordenó a la Infantería de Marina que cubriera esta deficiencia. Los aviadores de la Infantería de Marina comenzaron su instrucción en los portaaviones en el verano de 1944 al comienzo del programa de CVE. El plan consistía en que ellos utilizaran los *Corsair* desde los portaaviones de escolta, basándose su principal función operativa en el apoyo a las fuerzas terrestres de la Infantería de Marina.

Los F4U-1A del VMF-222 en Samar, Islas Filipinas. Esta unidad tuvo su base allí desde enero de 1945 hasta que se trasladó a Okinawa el 22 de mayo. Este avión está adornado con el emblema de los Batallones de Construcción de la Marina, el personal de tierra sin experiencia, que eran responsables de la construcción de todos los campos de aviación. A esta unidad se le reconocieron 51 aviones enemigos y 20 probables en el Pacífico Suroccidental, consiguiendo otros dos derribos mientras tuvo su base en Okinawa. (*USMC*)



Los VMF-124 y VMF-213 comenzaron las operaciones desde las cubiertas poco después de regresar al Pacífico equipados con 36 flamantes F4U-1D nuevos a finales de 1944. Estas unidades subieron a bordo del *Essex* como parte de la Agrupación Táctica 38 en Ulithi, el 28 de diciembre de 1944, y lanzaron sus primeras salidas de combate el 3 de enero de 1945, cuando elementos de ambos escuadrones escoltaron a los TBM que atacaban el campo de aviación de Kagi, en Formosa. A



El Capt Francis E. *Effie* Pierce del VMF-121 posa junto a su FG-1A BuN° 14056, apodado *Mary* por su esposa, en Peleliu, el 18 de noviembre de 1944. Pierce había reclamado un total de seis victorias con anterioridad en el Pacífico Suroccidental, cuatro con el *Wildcat* y una con el *Corsair* (esta unidad se actualizó con el F4U en abril de 1943). El VMF-121 reclamó 204,5 derribos en este teatro de operaciones, el último de los cuales tuvo lugar el 18 de julio de 1943. Sólo se reclamó uno más el 28 de abril de 1944, un *Myrt* derribado cerca de Ulithi. Mientras estuvo en Peleliu, esta unidad realizó mayoritariamente misiones de ataque terrestre contra Yap. (*USMC*)

Los F4U-1D de los VMF-124 y VMF-213 del *Essex* escoltan a los *Avenger TBM* en un ataque contra Formosa el 3 de enero de 1945. Ésta fue la primera misión de combate de los *Corsair* de la Infantería de Marina que se lanzó desde un portaaviones; tanto los F4U como los TBM atacaron el campo de aviación de Kagi. Al volver del blanco, el Lt Col William A. Millington, CO del VMF-124, derribó un *Nick* japonés, siendo éste el primer derribo de la unidad durante esta travesía. (*USMC*)

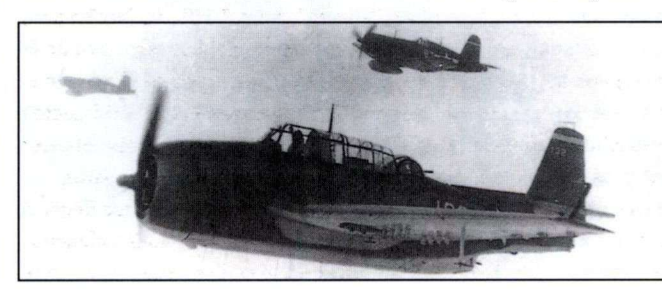
continuación, atacaron Okinawa y, posteriormente, la flota se trasladó hacia el norte de las Islas Filipinas, atacando el norte de Luzón el 6/7 de enero. Pasaron a través del Estrecho de Luzón, navegaron por el sur del Mar de China y, desde allí, lanzaron un ataque masivo contra Saigón, en la Indochina francesa, seguido por los ataques del día 16 contra Hong Kong, Amoy, Swatow y Formosa nuevamente. Después de un segundo ataque contra Okinawa, la flota volvió a Ulithi el 26 de enero. El Almirante Halsey fue relevado por Spruance y la flota se hizo a la mar el 4 de febrero como la Agrupación Táctica 58. Esta vez la flota contaba con cuatro grandes portaaviones: el *Bennington*, el *Wasp*, el *Essex* y el *Bunker Hill*.

Cada portaaviones estaba equipado con dos escuadrones de *Corsair* de la Infantería de Marina, aunque el *Bunker Hill* también llevaba a bordo el escuadrón de caza inicial de *Corsair* de la Marina (el VF-84, ahora bajo el mando del antiguo segundo jefe del VF-17, Roger Hedrick). La flota estaba preparada para atacar por primera vez la patria japonesa. El 16/17 de febrero lanzó ataques contra los campos de aviación japoneses, con la intención de destruir tantos aviones como fuera posible de forma que no se pudieran utilizar contra la fuerza de invasión de Iwo Jima. A continuación, la flota se trasladó hacia el sur y realizó salidas de ataque contra la propia *Iwo*. Continuó las misiones en apoyo de la invasión hasta el día 22 y, a continuación, lanzó un ataque contra Chichi Jima. Se lanzaron más salidas contra Japón el día 25, y contra Okinawa el día 1 de marzo antes de que la flota volviera a Ulithi.

El Lt Col William A. Millington, CO tanto del VMF-124 como del VMF-213, reclamó su primera victoria el 3 de enero de 1945 mientras realizaba una patrulla de combate aéreo durante los ataques iniciales contra Okinawa. El Capt Howard Finn, un as con seis derribos, había prestado sus servicios anteriormente en el VMF-124 en las Islas Salomón; a continuación, relaciona algunas de sus experiencias durante el periodo de los *kamikazes*:

"Nunca tuve un accidente ni al despegar ni al aterrizar a bordo de un portaaviones, aunque los aterrizajes por la noche eran una experiencia terrible. El radar te colocaba en posición y luego tú te metías en aquel cono imaginario por la parte trasera del buque. Nos aproximábamos desde la popa a unos 3,2 km hasta que localizábamos las pequeñas luces azules y luego, si la aproximación era correcta, iluminaban el círculo. Manteníamos el círculo centrado, con la esperanza de llegar volando hasta él ya que no se podía ver la pista de aterrizaje. En la oscuridad, con mal tiempo, es el vuelo más preciso que existe".

"Nos advirtieron sobre los *kamikazes;* de hecho, el *Essex* había sido alcanzado por uno justo antes de nuestra travesía. Tendríamos que derribarlos antes de que llegaran a la flota ya que era la táctica que estaba causando más daños. Como resultado, abandonábamos la táctica defensiva cuando íbamos tras los *kamikazes*.



"La única forma de enfrentarse a los *kamikazes* era lanzar muchas patrullas de combate aéreo, las mejo-



Los *locos de Finn*, fotografiados a bordo del *Essex*, antes de un vuelo en diciembre de 1944. De izquierda a derecha se encuentran el Capt Edmond Hartsock (2 victorias), el 1st Lt George B. Parker, de pie (1 victoria), el Capt Howard J. Finn (6 victorias) y el 1st Lt William McGill (3 victorias). Durante su primera travesía con el VMF-124, Finn aumentó su total de cinco derribos obtenidos en las Islas Salomón al derribar un *Oscar* y compartir el reconocimiento de haber dañado otro con el 2nd Lt Don Carlson, durante una misión sobre el campo de aviación de Kumagaya, en Japón, el 25 de febrero de 1945. (*Colección Finn*)

res de que pudiéramos disponer. Por la noche, padecí la sensación más aguda de claustrofobia que nunca he sentido. Teníamos a bordo al VF(N)-76 y a su puñado de cazas nocturnos F6F-3N y su único trabajo consistía en ocuparse de los ataques nocturnos japoneses. Los pilotos que sólo volábamos de día estábamos enclaustrados completamente por debajo de las cubiertas de los hangares, en la cámara de oficiales, jugando a las cartas o leyendo, y escuchábamos cómo comenzaban a actuar los cañones de 127 mm sabiendo que había una incursión en marcha. Así que todo el mundo se ponía a dar chupadas a los cigarrillos como locos y rápidamente la habitación se llenaba de un humo denso. A continuación, abrían fuego los cañones de 40 mm y entonces sabíamos que se estaban acercando, después los de 20 mm y las ametralladoras de 12,7 mm, momento en el que ya sólo nos agarrábamos, preguntándonos donde caería aquella maldita cosa. En cuanto a mí, no había nada peor que estar allí encerrado de aquella forma. Los *kamikazes* eran bastante eficaces y creo que hundieron 38 buques, y algunos portaaviones fueron alcanzados en varias ocasiones".

"El 11 de mayo fuimos finalmente alcanzados a bordo del *Bunker Hill*. Yo había mandado un ataque previo al amanecer contra Okinawa en mi puesto de jefe de grupo, con la única intención de conseguir impactos en algunos de aquellos tipos antes de que tuvieran la oportunidad de alcanzarnos a nosotros. El Almirante Mitcher estaba a bordo de nuestro portaaviones ya que éramos su buque insignia y después de cada vuelo solía subir y comunicarle el resultado de la misión. Nos ordenaba limitarnos a la defensa en lo que concernía al combate aéreo. Cuando volábamos sobre Okinawa operábamos exclusivamente en ciertas áreas y en altitudes predeterminadas para evitar los ataques de nuestras propias defensas en tierra, pero ellos insistían día y noche y parecía que nuestra táctica de evitarlas daba lo mismo; la Infantería de Marina en tierra comenzaba a disparar contra nosotros tan pronto como ordenaba el ataque. Deteníamos nuestro ataque, hacíamos un gran circuito alrededor de nuestro objetivo y esperábamos hasta que se hubiera despejado, de forma que nuestros muchachos pudieran ver quiénes éramos".

"Después del ataque volvíamos a bordo del buque a las 09:00. El barco estaba en zafarrancho de combate, como si estuviera jugando a las películas; cambiaba a *Condición Uno Tranquila* a las 10:00; yo bajaba a mi oficina, que estaba justo por debajo de la cubierta del hangar, cerca de la sala de preparación. Aquel día había realizado un cambio en el programa del escuadrón de torpedos y le dije al capitán que podía dejar su situación de zafarrancho de combate. Acabábamos de empezar a comentar el cambio en el programa cuando sentimos el impacto del primer *kamikaze*.

"Menos de tres minutos después llegó un segundo *kamikaze*, que impactó en la junta entre la isla y la cubierta de vuelo. La bomba explotó abriendo la cubierta y matando a la mayoría de los muchachos de la sala de preparación.



La Agrupación Táctica 58 se dirige hacia Japón en marzo de 1945. En primer plano se encuentran los F4U-1D del Grupo Aéreo 84, estacionados en la cubierta delantera del *Bunker Hill*. En aquel momento el Grupo Aéreo estaba compuesto por cinco escuadrones, tres de la Marina y dos de la Infantería de Marina, con un total de 71 *Corsair*. (*Phil Jarrett*)

"Controlamos los fuegos en torno a las 18:00 y, poco después, conseguimos por fin llegar hasta la tripulación de máquinas, que habían muerto como ratas en la sala de máquinas debido al humo y al calor; a pesar de esta dificultad, el buque nunca bajó de los diez nudos. A continuación, nos pusimos a intentar que el buque recuperara su velocidad total ya que los japoneses se echarían todos sobre nosotros debido a la horrible cortina de humo que habíamos formado, señalando donde nos encontrábamos. En algún punto del camino me encontré con nuestro Jefe de Máquinas, que se encontraba conmocionado, vagando como un *zombie*. Había hecho un trabajo maravilloso manteniendo el *Bunker Hill* en movimiento. No fue hasta la mañana siguiente cuando se extinguieron todos los fuegos. Desde la cámara de oficiales llegué hasta la cubierta del hangar, había olvidado por completo que allí era donde yacían todas las bajas de mi unidad. La imagen que se me presentó quedará grabada en mi mente para siempre. Los enterramos en el mar al día siguiente. Los ataques *kamikazes* pusieron punto final a nuestro periodo de servicio en combate".

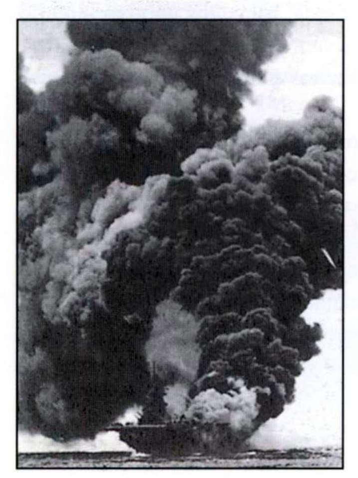
—LOS F4U DE LA INFANTERÍA DE MARINA— EN OKINAWA

Los *Corsair* de la Infantería de Marina llegaron a Okinawa el 7 de abril en la forma del MAG-21, equipados de forma similar al MAG-33, que llegó dos días después. El VFM-311 del Capt Perry Lin Shuman (6 derribos) del MAG-31 estaba equipado con los F4U-1C y, operando desde Yontan, consiguió 71 derribos durante esta campaña. El VMF-323 *Death Rattlers* (*Serpientes de la muerte*) del Maj George C. Axtell (6 derribos), del MAG-33, tuvo incluso más éxito mientras operó desde Kadena, al acumular el registro de derribos más elevado, reclamando 124,5 aviones derribados, frente a ni una sola baja propia y produciendo siete ases durante este proceso.

Esta unidad fue el último escuadrón de *Corsair* de la Infantería de Marina de EE UU formada durante la II Guerra Mundial. Realizó misiones de ataque terrestre contra blancos en Okinawa y Japón, así como enfrentamientos contra los *kamikazes*. En las siguientes entrevistas, tres de los pilotos de esta unidad, George Axtell (el primer CO de la unidad), Jerry O'Keefe (7 derribos) y Jack Broering, describen algunas de las operaciones del VMF-323.

George Axtell: "Yo era instructor de vuelo en Cherry Point en 1943 y responsable del entrenamiento del vuelo por instrumentos en los SNJ. Yo era un comandante joven y mi CO al mando del MAG-32 era el Lt Col John L. Smith (19 derribos con los F4F), condecorado con la Medalla de Honor en Guadalcanal. Volábamos juntos y nos hicimos muy amigos. En aquel periodo la aviación de la Marina estaba aumentando rápidamente y, aunque era joven y no me consideraba cualificado, Smith me otorgó el mando del VMF-323. Lo asumí y decidí que el grupo que tuviera iba a ser el mejor. No sabíamos qué diablos estábamos haciendo, pero creíamos que podíamos acabar con cualquiera. No teníamos dudas sobre nuestra capacidad y nos medíamos con confianza con los veteranos de Guadalcanal durante la instrucción de combate. También realizamos interceptaciones de los B-24 y B-25 de la Fuerza Aérea del Ejército, llevando a cabo ataques normales contra ellos. Les dije a mis hombres que cuando llevaran a cabo sus

El *Bunker Hill* arde después de un ataque *kamikaze* el 11 de mayo de 1945. Muchos de sus aviones fueron destruidos en la cubierta de vuelo mientras se preparaban para lanzar un ataque. Los *Corsair* de la Infantería de Marina, que estaban en el aire en el momento del ataque, tuvieron que aterrizar en otros portaaviones. (*Colección Robbins*)



ataques verticales todo lo que tenían que hacer era mantener el pequeño agujero del retículo sobre el morro del bombardero y pasarían justo por su cola, evitando al bombardero de detrás. También realizamos ataques desde la parte frontal inferior, sobrepasando sus morros para luego entrar en un tonel descendente. La primera vez que lo hicimos yo entré en tonel y me lancé en picado para atacar el primero, seguido de mi unidad. Los bombarderos se dispersaron por todas partes ya que debían tener pilotos bastantes novatos. No quisieron que realizáramos más interceptaciones sobre ellos".

"La mayoría de nuestros derribos se convertían en grandes bolas de fuego. Los aviones en llamas normalmente estallaban, por lo general justo cuando les pasábamos. Disponíamos de cámaras en las ametralladoras, pero desgraciadamente no eran las mejores y teníamos grandes dificultades para ver exactamente lo que habíamos recogido en la película. Es más, Inteligencia retiró la mayoría de ellas, así que sólo podíamos utilizar las pocas que nos dejaron. Habría deseado que en aquella época hubiéramos tenido más unidades de ellas ya que habríamos aprendido mucho más y, por lo tanto, habríamos podido mejorar aún más nuestra táctica. Los pilotos solían describir lo que veían, pero sus descripciones a menudo diferían de lo que realmente aparecía en las películas. Por ejemplo, los pilotos podían decir que estaban a 400 metros por detrás de un avión enemigo y la película demostraba que estaba al menos a 1.200 metros de distancia. Las películas también nos permitían coordinar las horas y las posiciones y, al compararlas, también podíamos verificar nuestros registros de victorias".

Jerry O´Keefe: "Nos enviaron al Pacífico Sur después de varias semanas en Hawai, haciendo pocas cosas que incidieran en las acciones de guerra hasta que llegamos a Okinawa durante la Semana Santa de 1945. Entonces yo tenía 21 años y pensaba que nuestro CO, Maj Axtell, tendría 23 o 24 años. Creía que yo era uno de los ases más jóvenes con 21 años. Axtell, nuestro segundo jefe, Jefferson D. Dorroh (6 derribos), y yo nos convertimos en ases en un solo vuelo. Dorroh consiguió seis y Axtell y yo cinco cada uno. Ésta fue la primera vez que nosotros tres nos habíamos enfrentado al enemigo en combate aéreo, la fecha fue el 22 de abril de 1945".

"El 28 de abril, Axtell mandaba una escuadrilla de 16 aviones y yo era su jefe de sección, siendo ésta mi posición habitual. Localicé aviones no identificados a las tres, bastante por debajo de nosotros, y en dirección sur hacia los buques de Okinawa. Aparentemente, nadie más de nuestra escuadrilla vio a los aviones no identificados, así que pedí permiso para ir a por ellos con mi punto, el Lt Bill Hood (5,5 derribos). Según viramos a nuestra derecha y comenzamos un ligero picado quedó claro que eran enemigos en lugar de aviones no identificados. Comuniqué esta información a nuestra escuadrilla, que entonces se encontraba a nuestra retaguardia. Con señales de mano, Hood y yo nos separamos, Hood a la derecha y por detrás de los enemigos y yo a la izquierda, por detrás y también por encima. Aparentemente el enemigo nunca llegó a vernos hasta que comenzamos a

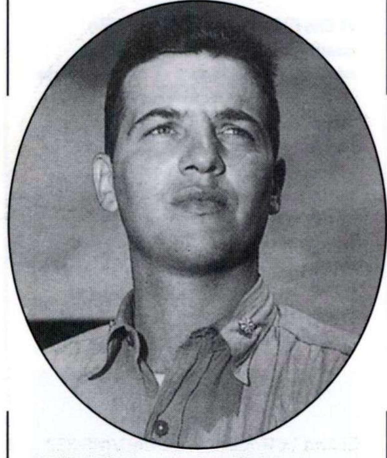
Un F4U-1A a bordo del USS *Franklin*. En marzo de 1945 este portaaviones poseía tres escuadrones de *Corsair:* el VF-5, el VMF-214 y el VMF-452. El Lt(jg) James E. Schiller del VF-5 se convirtió en as el 18 de marzo al derribar un *Zero,* que añadió a sus cuatro anteriores derribos obtenidos con los F6F. Al día siguiente el *Franklin* y sus *Corsair* se quedaron fuera de la guerra debido a un ataque de bombardeo convencional. (*Archivos Nacionales*)

El Ens Alfred Lerch del VF-10 dio cuenta de seis *Nates* y un *Val* al noroeste de Okinawa el 16 de abril de 1945. Aquel día su unidad derribó 33 *kamikazes,* y a sus escoltas, que se dirigían hacia los destructores de protección. Otros ases que participaron en esta acción fueron el Lt Cdr Walter E. Clarke, que dio cuenta de tres, el Lt(jg) Charles D. Farmer (4), el Lt(jg) Philip L. Kirkwood (6), el Ens Horace W. Heath (3) y el Ens Norwald R. Quiel (4). (*Archivos Nacionales Grant Race*)





Los F4U-1D *Corsair* del VMF-323 se dirigen de vuelta a la base después de una misión de ataque terrestre en Okinawa. El segundo avión todavía tiene dos de sus proyectiles de 127 mm en los dispositivos portabombas. Los *Corsair* con base en Kadena y Yontan realizaron tanto misiones de apoyo aéreo directo para las tropas terrestres como patrullas de combate aéreo, defendiéndose fundamentalmente de los *kamikazes*. Fue el apoyo aéreo directo de los *Corsair* durante aquella época lo que les valió el apelativo de *Los novios de Okinawa*. (*USMC, Pete Mersky*)



El Maj George C. Axtell, Jr., se convirtió en el CO más joven de una unidad de caza de la Infantería de Marina cuando asumió el mando del VMF-323 en 1943. Durante abril de 1945 se le reconocieron los derribos de seis aviones japoneses (el día 22 derribó cinco *Val*, dañando otros tres, y el día 28 derribó un *Nate*). Después de las misiones de ataque terrestre siempre solía acobardar a su punto al volar muy bajo sobre el blanco para valorar los daños de forma que pudiera darle a su jefe un informe preciso de la misión. (*Colección Axtell*)

disparar. Hood alcanzó a dos en su primera pasada y yo a uno. A continuación, viré y seguí a otro mientras se lanzaba en picado directamente hacia abajo, derribando a mi segundo enemigo. Nunca volví a ver aviones enemigos en vuelo. La segunda acción me proporcionó la séptima victoria y, durante un tiempo, fui el as con más victorias en Okinawa. Posteriormente, el Lt J. W. Rushsam y el Lt R. Wade también consiguieron siete derribos cada uno".

Jack Broering: "El frente estaba a sólo 10 km de distancia del campo de aviación de Okinawa, así que podíamos ver a otros *Corsair* realizar sus ataques. También estábamos bastante cerca del fuego de tierra pero, según avanzó la campaña, nos alejamos más y más de su alcance".

"Los ataques con proyectiles y los bombardeos eran bastante parecidos y sólo se diferenciaban por la cantidad de plomo que se enviaba al objetivo. Nuestros proyectiles, de 127 y 88,9 mm, eran buenas armas. Me gustaban ya que pensaba que eran las armas más eficaces que teníamos. Normalmente, las disparábamos en un picado de 45°, a unos 640 km/h. Si se iba demasiado deprisa, se empezaba a perder el mando del timón de profundidad. Con los proyectiles se podía colocar el pequeño agujero del retículo sobre el blanco, mientras que con las bombas había que valorar la dirección correcta para que cayeran donde se quería. Con el napalm se hacía una aproximación más plana, intentando extenderlo por una zona amplia. Lo lanzábamos a unos 100 pies, con el napalm almacenado en nuestros depósitos de combustible; no era demasiado preciso. Lo utilizábamos para atacar los túneles y las cuevas y, algunas veces, conseguíamos colocarlo justo en las entradas".

"Todos habíamos sido preparados como pilotos de caza y nuestro objetivo final era salir y derribar a alguien. Así que todos esperábamos esa oportunidad, pero era una cuestión de estar en el momento adecuado en el lugar adecuado. El 22 de abril nuestro escuadrón derribó 25 aviones en unos 20 minutos. Mi escuadrilla volvía de una patrulla de combate aéreo rutinaria cuando todos comenzaron a anunciar aviones no identificados. Nos quedaba bastante combustible, pero el buque al mando no nos permitió volver y participar en el combate ya que había que seguir los programas. En otra ocasión estábamos de camino hacia nuestro destino cuando localicé a cuatro *Tony* que llegaban hasta nosotros a baja altura. Lo comuniqué, pero mi jefe de sección no pudo verlos y no me transfirió el mando. Otros miembros de mi escuadrilla también los vieron y nos pusimos a gritar por la radio, saltando en nuestras cabinas, pero sin que sirviera de nada. No pude asumir el mando ni abandonar mi posición, así que tuvimos que seguir volando. Hubiera sido una oportunidad perfecta para haber conseguido una victoria, pero no pudo ser".

"Afortunadamente, una patrulla por detrás de nosotros acabó con ellos. El 28 de mayo, después de un despegue antes del amanecer, estábamos patrullando en nuestra zona cuando el buque de control anunció un avión no identificado. Se mantuvo en la misma posición relativa con respecto a nosotros durante todo el tiempo, por lo que resultaba evidente que un avión nos seguía en la capa de nubes por encima de nosotros. Nos separamos;

dos de nosotros fuimos por encima de las nubes y los otros dos esperaron abajo. El enemigo debió de creer que toda la escuadrilla estaba ascendiendo, así que fue hacia abajo. La otra sección informó que estaba allí abajo, así que nosotros también bajamos. Un rayo de luz solar del amanecer iluminaba el agua, y el avión enemigo volaba justo por debajo; no pudo salir de él. Los otros dos estaban esperando y derribaron el *Tojo*".

EL *SHANGRI-LA*

Después del retiro del *Bunker Hill*, los F4U del *Essex* y el *Bennington* se quedaron acompañados únicamente por el Grupo Aéreo 85 a bordo del *Shangri-La*. El Lt Joe D. Robbins (5 derribos) fue destinado al VBF-8, que utilizaba los F4U-1C. Había conseguido anteriormente dos victorias pilotando los F6F con el VF-6, a bordo del *Intrepid*.

"El 8 de abril de 1945 salimos de la Isla Ford y el 26 de abril de 1945 nos unimos a la agrupación táctica de portaaviones cerca de Okinawa. Teníamos 16 portaaviones que conformaban tres grupos operativos. Cada día un grupo operativo se abastecía mientras los otros dos atacaban objetivos en Japón. El 4 de mayo yo era el jefe de escuadrilla de 12 F4U-1C, que realizaba una patrulla de combate aéreo sobre un destructor a 20 km al norte de Okinawa. Los japoneses enviaban aviones desde Japón para atacar a nuestras fuerzas en Okinawa y nuestros buques en el mar. En ocasiones, los aviones *kamikazes* volaban a baja altura mientras que la cobertura de sus cazas estaba a una altura superior. Nuestra misión consistía en interceptar y derribar aquellos aviones. Despegábamos a primera hora de la mañana desde el *Shangri-La* y nos colocábamos en posición. Como siempre, cargábamos y comprobábamos nuestras ametralladoras después de despegar. A mi división se le asignó una altitud de 20.000 pies, mientras que la segunda división se encontraba a 10.000 pies y la tercera a 5.000 pies. Llevábamos poco tiempo en nuestra posición cuando, a las 08:30, recibimos un vector de un avión no identificado a una distancia de 41 km y se nos informó que se encontraba por debajo de nosotros. Me quedaba combustible en el depósito inferior y no quería soltarlo hasta que viera el avión".

"Estos vuelos duraban unas cuatro horas, así que no convenía soltar el depósito hasta que hubiera que hacerlo. Coloqué mi mano izquierda en el conmutador como preparativo, listo para pasar al depósito principal de combustible y dejar caer el depósito inferior cuando viera el avión. Todos estábamos mirando hacia abajo cuando, de repente, llegaron desde arriba unos 30 *Zeke* y nos atacaron. No les vimos aproximarse ya que había niebla y además nos habían informado de que estaban por debajo. Cambié de depósito y solté el depósito inferior, realizando al mismo tiempo un viraje brusco; tenía que hacerlo. Sin embargo, al actuar así el motor no recibió combustible y se paró. Sólo se tarda unos segundos en cambiar y conseguir de nuevo la succión, pero yo no disponía de esos pocos segundos. No se recibe succión cuando se realizan virajes bruscos y yo los estaba haciendo realmente. Tenía un avión en el alza de mis ametralladoras que venía desde la posición de las 10 en punto. Intenté un disparo con una deflección de 30° y apreté el disparador: no tenía ametralladoras.

"Aquellos aviones enemigos eran la cobertura de escolta de los aviones *kamikazes* que iban por debajo. Aunque a mí no me alcanzaron, sí derribaron a mi punto, Frank Siddall, y al jefe de la segunda sección, Sonny Chernoff, para marcharse después. A continuación, la división los inter-



Al 1st Lt Joseph V. Dillard del VMF-323 se le reconocieron 6, 333 aviones enemigos y aquí se le puede ver con el F4U-1D *Nº 51*. Sus víctimas fueron un grupo combinado de varios modelos en el que había *Val*, *Dinahs*, un *Kate* y un *Judy*. (Archivos Nacionales)



El 2nd Lt Robert Wade del VMF-323 aparece en el F4U-1D *Nº 51* nuevamente. Aunque los aviones no se asignaban a pilotos individuales dentro de las unidades, parece que este aparato lleva los distintivos de los dos primeros derribos de Wade. En el momento en el que se tomó esta fotografía había derribado dos *Tony* el 15 de abril y dos *Nate* y dos *Val* el 4 de mayo. Posteriormente reclamaría dos mitades en el derribo tanto de un *Dinah* como de un *Val*, así como tres *Nate* dañados, lo cual elevó su registro final a siete victorias confirmadas. (*Archivos Nacionales*)

ceptó a 5.000 pies. Yo estaba a unos 16.000 pies cuando conseguí arrancar el motor y seguí a mi punto hacia abajo; hizo un buen amerizaje en el agua y yo me quedé por encima hasta que un destructor lo recogió 35 minutos después. El destructor que le recogió, el *St. George*, fue alcanzado por un *kamikaze* dos días después cuando él todavía estaba a bordo".

"Ninguno de los cuatro aviones de mi división pudo utilizar las ametralladoras. En aquel momento, éramos la única unidad de la Marina que disponía de cañones de 20 mm. Aquella tarde los comprobamos a altitud elevada y descubrimos que se congelaban y que no disparaban en torno a los 15.000 pies. Lo verificamos con Washington y nos enteramos de que los vuelos de comprobación a altitud elevada se habían suspendido. Desde entonces, nos limitamos a los 12.000 pies hasta que conseguimos los calentadores para las ametralladoras. Seguimos realizando patrullas de combate aéreo y ataques contra blancos por debajo de esa altitud. El VBF-85 (con ametralladoras de 12,7) realizó las patrullas de combate aéreo a mayor altura".

"El 10 de julio de 1945 yo formaba parte de una misión de caza libre compuesta por 16 aviones contra los campos de aviación de la zona de Tokio. Nuestra misión consistía en dejar fuera de combate a la Fuerza Aérea japonesa, bien en tierra o en el aire. Se realizaron misiones de caza libre contra los campos de aviación de Katori, Choisi, Konoiki, Ikisu, Kitaura, Hokoda, Kashiwa, Imba y Shiroi. Fue un día victorioso en el que causamos daños considerables a la aviación japonesa sobre el terreno. No encontramos ningún tipo de oposición aérea del enemigo. Desde el 10 de julio hasta el 15 de agosto seguimos realizando misiones de caza libre sobre Japón, las cuales trataban en la mayoría de los casos de blancos de oportunidad en Hokaido, Tokio, Honshu, Kyushu y Osaka. Nuestro armamento se componía habitualmente de cuatro cañones de 20 mm, 8 proyectiles de 203,2 mm y o bien una bomba de 456 kg o dos de 228 kg.

El 15 de agosto de 1945, a las 05:30, despegamos con una escuadrilla de 12 aviones para atacar la central eléctrica de Shibura, en Tokio, con una docena de bombas de 456 kg. Aquel emplazamiento era un blanco prioritario que nunca antes había sido atacado. Justo cuando comenzamos a vislumbrar la costa de Japón nos dieron un toque de llamada: `Lanzad las bombas y volved a la base; la Guerra ha terminado´. Soltamos nuestro armamento al agua y dimos la vuelta. Estaba nublado y algunos estaban por encima de las nubes, oí gritar a la gente: `No las soltéis ahora, estamos por debajo de vosotros".

"Cesaron nuestras operaciones ofensivas y nos dijeron que simplemente nos protegiéramos `derribando a los merodeadores´, no vengativamente, sino de *forma amistosa*. Los aviones japoneses continuaron sus ataques en número considerable y muchos aparatos fueron derribados, la mayoría por parte de la artillería antiaérea y los cazas de las patrullas situadas a unos 32-48 km de la flota. El 22 de agosto volé en una formación de gala de 1.000 aviones sobre la flota para conmemorar el final de la guerra".

El *Nº 51* fue, evidentemente, un avión popular con el que fotografiarse ya que aquí aparece de nuevo, esta vez con el 1st Lt John W. Ruhsam posando en el ala. El registro final de este piloto fue de siete victorias confirmadas y tres dañados. Tanto Ruhsam como Wade volaron juntos y compartieron sus victorias en combate. (*Archivos Nacionales*)



Los pilotos del VMF-323 posan juntos en el ala de un F4U-1D, siendo todos ellos excepto uno ases. De izquierda a derecha, el CO Maj George C. Axtell, Jr. (6 victorias), el segundo jefe Maj Jefferson D. Dorroh (6 victorias), el 1st Lt Normand T. Theriault (2,25 victorias), el 1st Lt Albert P. Wells (5 victorias), el 1st Lt Francis A. Terrill (6,083 victorias), el 2nd Lt Charles W. Drake (5 victorias), el 1st Lt Jeremiah J. O´Keefe (7 victorias), el 2nd Lt Dewey F. Durnford (6,333 victorias) y el 1st Lt William L. Hood, Jr. (5,5 victorias). (*Colección Axtell*)



APÉNDICES

Escuadrones de *Corsair* en los que prestaron sus servicios los ases

USMC
VMF-112, -113, -121, -122, -124, -211, -212, -213, -214, -215, -221, -222, -223, -311, -312, -321, -322, -323, -351 y -451.

USN
VF-5, -10, -17, -84, -85 y VBF-83

FAA
Ala de la Marina nº 47 y Sqn 1836

DESPLIEGUES DE LOS PORTAAVIONES CON LOS *CORSAIR* DE LOS ASES

HMS *Victorious*
Sqn 1836 (julio de 1944-agosto de 1945): Sheppard
Ala de la Marina nº 47 (julio de 1944-agosto de 1945): Hay

USS *Essex* (CV-9)
VMF-124 (enero-marzo de 1945): Finn
VMF-213 (enero-marzo de 1945): Thomas
VBF-83 (marzo-agosto de 1945): Godson, W. H. Harris, Kincaid y Reidy

USS *Intrepid* (CV-11)
VF-10 (marzo-agosto de 1945): Clarke, Farmer, Gray, Heath, Kirkwood, Lerch y Quiel

USS *Franklin* (CV-13)
VF-5 (febrero-marzo de 1945): Schiller

USS *Bunker Hill* (CV-17)
VF-84 (enero-junio de 1945): Chambers, Freeman, Gildea, Hedrick, Laney, Marchant, Sargent y Smith
VMF-221 (febrero-mayo de 1945): Snider, Balch, Baldwin y Swett
VMF-451 (febrero-mayo de 1945): Long y Donnahue

USS *Bennington* (CV-20)
VMF-112 (enero-junio de 1945): Hansen y Owen

USS *Shangri-La* (CV-38)
VF-85 (mayo-agosto de 1945): Robbins

USS *Cape Gloucester* (CVE-109)
VMF-351 (abril-agosto de 1945): Yost

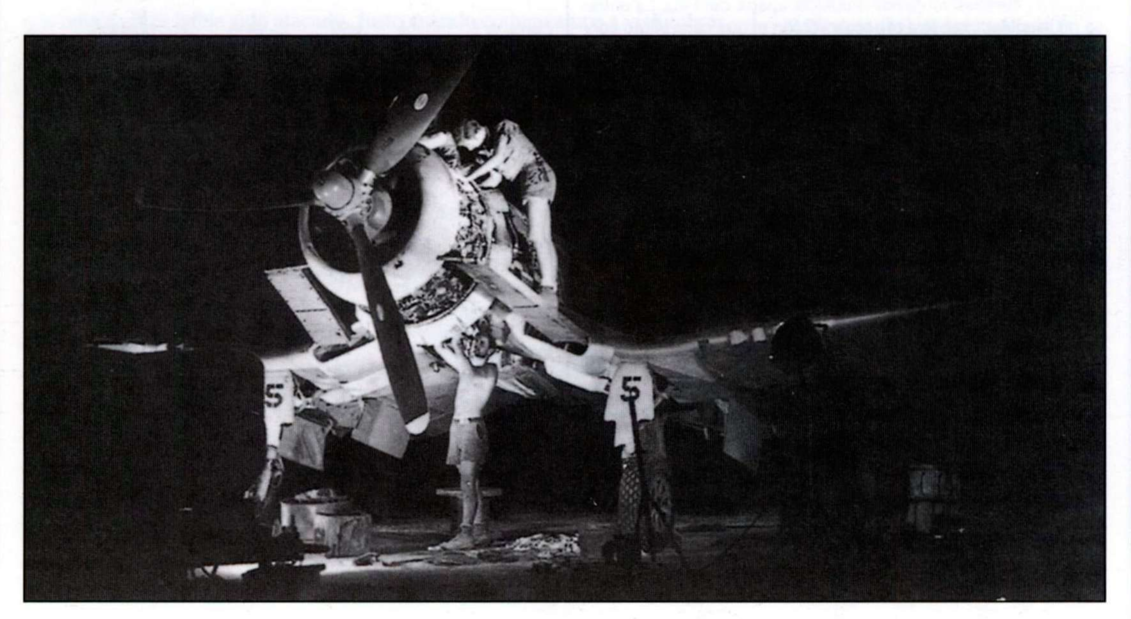
LOS MEJORES ASES DEL CORSAIR

Esta lista general relaciona únicamente las victorias aéreas que fueron oficialmente reconocidas. Se incluye a los ases que consiguieron derribos con otros modelos, aparte del F4U. La entrada de la unidad muestra el escuadrón en el que cada piloto consiguió la mayoría de sus derribos con el F4U. Los reconocimientos se relacionan como Derribados/Probables/Dañados y, entre paréntesis, se ofrece el número de derribos con el F4U si el piloto en cuestión también consiguió victorias con otros cazas. En total, los ases consiguieron 545,25 derribos en el Pacífico Suroeste frente a los 240,083 del Pacífico Central.

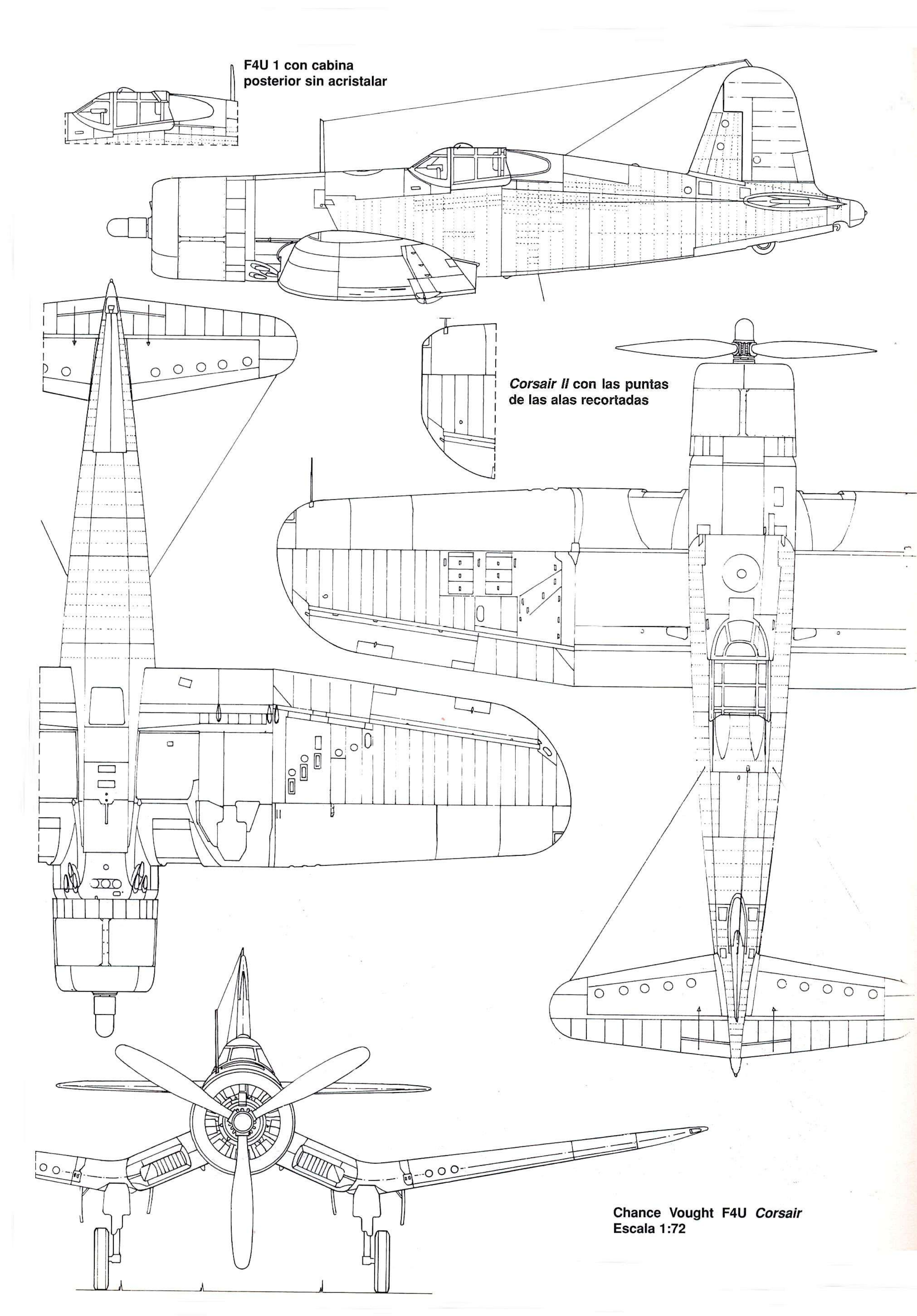
Nombre	*Graduación*	*Ejército*	*Unidad*	*Derribos (F4U)*
Aldrich, D N	Capt	USMC	VMF-215	20/6/0
Alley, Jr, S C	2nd Lt	USMC	VMF-323	5/0/0
Axtell, Jr G C	Maj	USMC	VMF-323	6/0/3
Balch, D L	Capt	USMC	VMF-221	5/1/2
Baldwin, F B	Capt	USMC	VMF-221	5/1/12.5
Blackburn, J T	Lt Cdr	USN	VF-17	11/5/3
Bolt, Jnr, J F	1st Lt	USMC	VMF-214	6/0/0
Boyington, G	Maj	USMC	VMF-214	28/4/0 (22)
Braun, R L	Capt	USMC	VMF-215	5/2/1
Brown, Jr, W P	2nd Lt	USMC	VMF-311	7/0/0
Burris, H M	Lt(jg)	USN	VF-17	7.5/0/0
Carl, M E	Maj	USMC	VMF-223	18.5/0/3 (2)
Carlton, W A	Capt	USMC	VMF-212	5/2/1
Case, W N	1st Lt	USMC	VMF-214	8/1/0
Caswell, D	2nd Lt	USMC	VMF-221	7/1/0
Chambers, C J	Lt(jg)	USN	VF-84	5.333/0/1
Chandler, C	1st Lt	USMC	VMF-215	6/0/0
Chenoweth, O I	Lt	USN	VF-17	8.5/2/0 (7.5)
Clarke, W E	Lt Cdr	USN	VF-10	7/0/0 (3)
Conant, A R	Capt	USMC	VMF-215	6/3/0
Cordray, P	Lt	USN	VF-17/-10	7/1/3
Crowe, W E	Capt	USMC	VMF-124	7/1/1
Cunningham, D G	Lt(jg)	USN	VF-17	7/0/1.25
Cupp, J N	Capt	USMC	VMF-213	12.5/2/0
Davenport, M W	Lt	USN	VF-17	6.25/0/0
DeLong, P C	1st Lt	USMC	VMF-212	11.166/1/2
Dillard, J V	1st Lt	USMC	VMF-323	6.333/0/0
Dilllow, E	1st Lt	USMC	VMF-221	6/2/1
Donahue, A G	Maj	USMC	VMF-112	14/1/0 (12)
Dorroh, J D	Maj	UUS-	VMF-323	6/2/0
Drake, C W	2nd Lt	MCU	VMF-323	5/1/0
Durnford, D F	2nd Lt	USMC	VMF-323	6.333/0/0
Elwood, H McJ	Maj	USMC	VMF-212	5.166/2/0
Everton, L D	Maj	USMC	VMF-113	12/1/0 (2)
Farmer, C D	Lt(jg)	USMC	VF-10	7.25/0/0 (4)
Farrel, W	1st Lt	USN	VMF-312	5/1/0
Finn, H J	Capt	USMC	VMF-124	6/0/05
Fisher, D E	1st Lt	USMC	VMF-214	6/1/0
Ford, K M	Capt	USMC	VMF-121	5/1/0
Freeman, D C	Lt	USMC	VF-17/-84	9/2/0
Gildea, J T	Lt(jg)	USN	VF-84	7/1/2
Gile, C D	Lt	USN	VF-17	8/0/05
Godson, L W	Lt	USN	VBF-83	5/0/0
Gray, L E	Lt(jg)	USN	VF-10	5.25/0/0 (2)
Gutt, F E	Capt	USN	VMF-223	8/0/1 (4)
Hacking, Jr, A E	1st Lt	USMC	VMF-221	5/0/0
Hall, S O	1st Lt	USMC	VMF-213	6/0/0

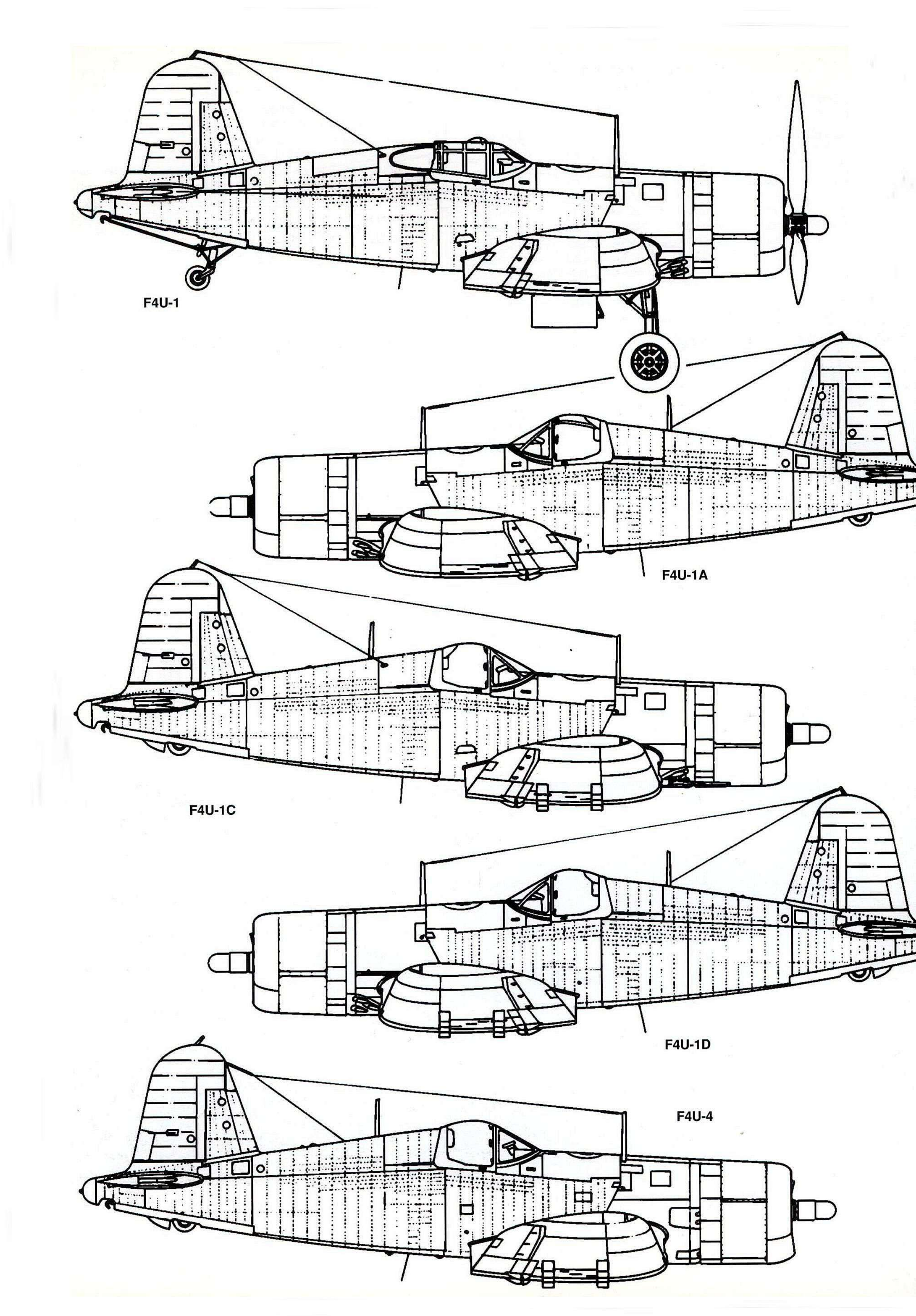
Nombre	*Graduación*	*Ejército*	*Unidad*	*Derribos (F4U)*
Hansen, Jr, H	Maj	USMC	VMF-112	5.5/0/2.5
Hanson, R M	1st Lt	USMC	VMF-215/-214	25/2/0
Harris, W H	Lt	USN	VBF-83	5/0/1
Hay, R C	Lt Col	RM	No 47 NW	7/0/3 (4)
Heath, H W	Ens	USN	VF-10	7/0/0
Hedrick, R R	Lt Cdr	USN	VF-17/-84	12/0/4
Hernan, Jr, E J	1st Lt	USMC	VMF-215	8/1/0
Hood, Jr, W L	Lt	USMC	VMF-323	5.5/0/2
Hundley, J C	1st Lt	USMC	VMF-211	6/1/0
Ireland, J W	Maj	USMC	VMF-211	5.333/2/0
Jensen, A J	1st Lt	USMC	VMF-214/-441	7/1/0
Jones, C D	2nd Lt	USMC	VMF-222	6/1/1
Kepford, I C	Lt(jg)	USN	VF-17	16/1/1
Kincaid, R A	Lt	USN	VBF-83	5/0/0
Kirkwood, P L	Lt(jg)	USN	VF-10	12/1/0 (8)
Laney, W G	Lt	USN	VF-84	5/2/1
Lerch, A	Ens	USN	VF-10	7/0/0
Long, H H	Maj	USMC	VMF-121/-451	10/0/0 (7)
Lynch, J P	Capt	USMC	VMF-224	5.5/0/0 (2)
Maas, Jr , J B	Maj	USMC	VMF-112/-441	5.5/1/0 (2.5)
Magee, C L	1st Lt	USMC	VMF-214	9/2/0
Maberry, L A	Lt(jg)	USN	VF-84	5/0/0
March, Jr, H A	Lt	USN	VF-17	5/0/0 (4)
May, E	Lt(jg)	USN	VF-17	8.5/0/0
McCartney, H A	1st Lt	USMC	VMF-121/-214	5/2.5/0 (4)
McClurg, R W	1st Lt	USMC	VMF-214	7/2/0
McManus, J	1st Lt	USMC	VMF-221	6/0/0
Mims, R	Lt(jg)	USN	VF-17	6/3/0
Morgan, J L	1st Lt	USMC	VMF-213	8,5/0/0
Mullen, P A	1st Lt	USMC	VMF-214/-122/-	6.5/1/1
O'Keefe, J J	1st Lt	USMC	112	7/0/0
Olander, E L	Capt	USMC	VMF-323	5/4/0
Overend, E F	Maj	USMC	VMF-214	8.333/0/0 (3)
Owen, D C	Capt	USMC	VMF-321	5/0/1 (2.5)
Owens, Jr, R G	Maj	USMC	VMF-112	7/4/0
Percy, J G	1st Lt	USMC	VMF-215	6/0/1 (1)
Pierce, Jr, F E	Capt	USMC	VMF-112	6/1/0 (1)
Pittman Jr, J	2nd Lt	USMC	VMF-121	5/2/0 (3)

Nombre	*Graduación*	*Ejército*	*Unidad*	*Derribos (F4U)*
Porter, R B	Maj	USMC	VMF-121	5/1/1 (3)
Poske, G 'H'	Maj	USMC	VMF-212	5/1/0
Post, Jr, N T	Maj	USMC	VMF-221	8/0/0 (5)
Powell, E A	Capt	USMC	VMF-122	5/0/0 (4)
Quiel, N R	Ens	USN	VF-10	6/0/0
Reidy, T H	Lt	USN	VBF-83	10/0/0
Reinburg, J H	Maj	USMC	VMF-122	7/2/0 (4)
Robbins, J D	Lt	USN	VF-85	5/0/1 (3)
Ruhsam, J W	1st Lt	USMC	VMF-323	7/0/3
Sapp, D H	Maj	USMC	VMF-222	10/4/2
Sargent, J J	Lt(jg)	USN	VF-84	5.25/0/2 (1)
Scarborough, Jr,H V	1st Lt	USMC	VMF-214	5/0/0
Schiller, J E	Lt(jg)	USN	VF-5	5/1/0 (1)
See, R B	1st Lt	USMC	VMF-321	5/0/0
Segal, H E	1st Lt	USMC	VMF-221	12/1/0
Shaw, E O	1st Lt	USMC	VMF-213	14.5/1/0
Sheppard, D J	Lt	RCNVR	No 1836 Sqn	5/1/0
Shuman, P L	Capt	USMC	VMF-121	6/1/0
Sigler, W E	Capt	USMC	VMF-112/124	5.333/1/0 (4.333)
Smith, J M	Lt(jg)	USN	VF-17/-84	10/3/1
Snider, W N	1st Lt	USMC	VMF-221	11.5/1/0 (8.5)
Spears, H L	Capt	USMC	VMF-215	15/3/0
Streig, F J	Lt(jg)	USN	VF-17	5/0/2
Swett, J E	Capt	USMC	VMF-221	15.5/4/0.25 (8.5)
Synar, S T	1st Lt	USMC	VMF-112	5/0/0 (3)
Terrill, F A	1st Lt	USMC	VMF-323	6.083/0/4
Thomas, Jr, F C	1st Lt	USMC	VMF-211	9/2.5/4
Thomas, W J	Capt	USMC	VMF-213	18.5/3.333/3
Valentine, H J	Capt	USMC	VMF-312	6/1/0
Vedder, M N	1st Lt	USMC	VMF-213	6/0/0 (4)
Wade, R	1st Lt	USMC	VMF-323	7/0/3
Walsh, K A	Capt	USMC	VMF-124/-222	21/2/1
Warner, A T	Maj	USMC	VMF-215	8/2/0 (7)
Weissenberger,G J	Maj	USMC	VMF-213	5/0/0
Wells, A P	1st Lt	USMC	VMF-323	5/0/0
Williams G M H	1st Lt	USMC	VMF-215	7/2/0
Yost, D K	Lt Col	USMC	VMF-351	8/0/0 (2)
Yunck, M R	Maj	USMC	VMF-311	5/0/0 (2)



Una fotografía del F4U-1A "Nº 5" siendo reparado por los mecánicos de la marina en Bouganville el 8 de febrero de 1944


F4U 1 con cabina
posterior sin acristalar
Corsair II con las puntas
de las alas recortadas
Chance Vought F4U *Corsair*
Escala 1:72


F4U-1
F4U-1A
F4U-1C
F4U-1D
F4U-4



La velocidad con la que entró en servicio el *Corsair* como caza con base en tierra obligó a los pilotos a aprender trabajando. Este avión demostró rápidamente ser superior al *Zero* japonés y desempeñó un papel importante en el derribo de las fuerzas aéreas de elite de Japón en el Pacífico Sur. Posteriormente, en un intento por contrarrestar la amenaza *Kamikaze*, se puso el *Corsair* en servicio nuevamente y de forma apresurada; esta vez en la función para la que fue concebido originalmente, como caza a bordo de los buques. Este polivalente avión entró en servicio con la Marina y la Infantería de Marina de EE UU, con la Aviación de la Flota Británica y con la RNZAF. La mayoría de los pilotos del 4FU que narran sus experiencias en estas páginas lo consideraron como el caza mejor y más completo en el teatro de operaciones del Pacífico.



